Eisenbahnrechtliche Entscheidungen

und Abhandlungen.

Zeitschrift für Eisenbahnrecht

herausgegeben

von

Dr. jur. GEORG EGER

Regierungsrat

XVII. Band.

BRESLAU.

J. U. Kern's Verlag

(Max Müller)

[illegible]

118

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen.

XVII. Band.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen

und Abhandlungen.

Zeitschrift für Eisenbahnrecht

herausgegeben

von

Dr. jur. GEORG EGER
Regierungsrath.

XVII. Band.

BRESLAU.
J. U. Kern's Verlag
(Max Müller).
1901.

Inhaltsverzeichniss des XVII. Bandes.

I. Entscheidungen.

II. Abhandlungen.

III. Literatur.

IV. Gesetzgebung.

V. Alphabetisches Sachregister.

VI. Quellenregister.

Entscheidungen.

Nr. 1. Entsch. des Oberlandesgerichts Karlsruhe.

2. Civil-Senat. Vom 25. Oktober 1898.

(Annalen der Grossherz. Bad. Ger. Bd. 65. Nr. 21. S. 321.)

Zwangsenteignung beim Bahnbau. Bad. Gesetz v. 28. August 1835. Mit der Behauptung, dass ihm die Uebernahme und Bezahlung von mehr Terrain zugemuthet werde, als er für seine Zwecke bedürfe, ist der Expropriant in dem gerichtlichen Verfahren zur Feststellung der Höhe der Entschädigung nicht zu hören. Der Anspruch des Expropriaten auf Verzinsung der Expropriationssumme wird durch die Hinterlegung derselben nach § 69 des Zwangsenteignungsgesetzes nicht berührt. Der Expropriat braucht sich mit den Hinterlegungszinsen nicht zu begnügen.

Was die Hauptbeschwerde anbelangt, dahin gehend, dass, weil die Kläger zum Bahnbau thatsächlich weniger Gelände gebrauchen, als ihnen zugesprochen wurde, sie auch entsprechend geringere Entschädigungsbeträge als die in I. Instanz festgesetzten zu zahlen schuldig seien, so erledigt sich dieselbe durch die Erwägung, dass in dem vorwürfigen Rechtsstreite nicht darüber gestritten wird und gestritten werden kann, was von den Beklagten abzutreten ist, sondern nur darüber, ob sich die Beklagten mit der ihnen von den Klägern für die schon vorher fest bestimmten Abtretungsobjekte angebotenen Entschädigungssummen zu begnügen haben, oder nicht.

Die Entscheidung der Frage, ob abzutreten ist und wieweit abzutreten ist, steht nicht dem bürgerlichen Richter zu, sondern der in den massgebenden Gesetzen bezeichneten Verwaltungsbehörde, d. h. im Allgemeinen dem Grossh. Staatsministerium und bei Zwangsenteignungen zum Bau von Eisenbahnen der in den Art. 2 und 3 des Gesetzes vom 29. März 1838 vorgesehenen Kommission. Ob die Entscheidung dieser Kommission bezüglich des Maasses des abzutretenden Geländes einer nachträglichen Aenderung in dem Sinne fähig wäre, dass von der Verwaltungsbehörde eine Minderung des Expropriationsobjektes angeordnet werden konnte, ist hier nicht zu untersuchen. Jedenfalls steht es dem Civilrichter nicht zu, eine solche Minderung zu verfügen.

Angesichts der Vereinbarung vom 1. Februar d. J. erweist sich die Behauptung der Kläger, dass die Beklagten lediglich Anspruch auf

die Zinsen der aus § 69 des Gesetzes vom 28. August 1835 von den Klägern hinterlegten Summen haben, als gegenstandslos. Es sei jedoch bemerkt, dass das Gericht der von dem III. Senat des Oberlandesgerichts in dem Urtheile J. S. Fiskus gegen Callenberg ausgesprochenen Ansicht beitritt, wonach die Hinterlegung aus § 69 des angeführten Gesetzes (wie schon aus dem Wortlaute: „vorläufig unter Vorbehalt späterer endgültiger Festsetzung“ sich ergiebt) keineswegs als Surrogat der Zahlung im Sinne der L. R. SS. 1257 u. ff., insbesondere 1257 Abs. 2, von dem Gesetzgeber gewollt ist. Es wäre auch unerfindlich, warum derjenige, welcher von seinem guten Rechte Gebrauch macht, indem er die gerichtliche Festsetzung der Entschädigungssumme verlangt, sich mit den weit hinter dem allgemeinen gesetzlichen Zinsfusse zurückbleibenden Hinterlegungszinsen begnügen müsste, während ihm der Genuss seines Grundstücks sofort nach der Hinterlegung gänzlich entzogen wird. (Zur Zeit der in Frage stehenden Hinterlegung betrug die Verzinsung hinterlegter Summen in Baden $2^4/_{10}$ Prozent, vgl. die landesherrliche Verordnung vom 7. Dezember 1884, Ges. u. V. Bl. S. 617; gegenwärtig beträgt sie nur noch 2 Prozent, vgl. die landesherrliche Verordnung vom 23. Dezember 1897, Ges. u. V. Bl. S. 322).

Nr. 2. Entsch. des Obergerichts des Kantons Aargau.

Vom 12. November 1898.

(Zeitschr. d. Bern. Jur.-Ver. Bd. XXXVI. Heft 3. S. 165.)

Anwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes auf „Hülfsarbeiten“. Begriff des „Angestellten“ oder „Arbeiters“.

Im Februar 1896 erhielt die Beklagte einen Gusskessel, der dazu bestimmt war, darin befindliche Säuren durch Luftdruck in die zur Bedienung der Fabrikation erstellte Leitung hinaufzutreiben. Die Montierung dieses Kessels wurde einem Dorfschmied von Killwangen übertragen. Bei der Probe explodierte der Kessel und der Schmied W. und sein Lehrling fanden dabei ihren Tod. Die Witwe des erstern belangte die Auftraggeberin auf Grundlage des Haftpflichtgesetzes vom 25. Juni 1881 und 26. April 1887, eventuell gemäss Art. 50 O. R. Die Beklagte bestritt vorab die Anwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes, weil der Unfall nicht durch den Fabrikbetrieb herbeigeführt wurde und sich nicht in den Räumlichkeiten der Fabrik ereignete, sodann, weil der Verunglückte weder Angestellter, noch Arbeiter in dem von der Beklagten betriebenen Geschäfte war.

Das Obergericht hat diese Verteidigung verworfen und die Beklagte im Grundsatze haftpflichtig erklärt aus wesentlich folgenden Gründen:

„Was den ersten Einwand anbelangt, so genügt es, auf Art. 3 und

4 des Bundesgesetzes über Ausdehnung der Haftpflicht vom 26. April 1887 hinzuweisen, wonach Dienstvorrichtungen, welche unmittelbar mit dem Fabrikbetrieb im Zusammenhange stehen, unter das Bundesgesetz vom 25. Juni 1881 fallen, auch wenn sie nicht in den geschlossenen Räumen der Fabrik vorgenommen werden und sogen. Hülfsarbeiten, welche mit dem Betriebe ebenfalls im Zusammenhange stehen, unter dem Ausdruck „Betrieb" in Art. 2 leg. cit. inbegriffen sein sollen. Dass die Montierung des zum Betriebe des Fabrikationsgeschäftes notwendigen Säurekessels als solche Hülfsarbeit zu betrachten ist, bedarf keiner weitern Erörterung.

Auch der zweite Einwand, dass W. weder Angestellter, noch Arbeiter der Beklagten war, ist bei der Aktenlage nicht begründet. Aus den Rechnungen des W. ergibt sich wohl, dass W. der Beklagten viele Arbeiten in Accord gemacht hat und insofern als Unternehmer (conductor operis) anzusehen ist. Allein daraus darf nicht geschlossen werden, dass auch bei Uebernahme der Kesselmontierung ein Werkvertrag vereinbart wurde. Die Beklagte behauptet nicht, dass ein Devis von W. angefertigt, oder dass ein Vertrag mit ihm abgeschlossen worden sei. Die Umstände sprechen eher dafür, dass W. bei Uebertragung der Arbeit von der Beklagten als einfacher Angestellter betrachtet und behandelt worden ist. Dieser Annahme steht nicht entgegen, dass W. zur Arbeit einen Gesellen und einen Lehrjungen mitgenommen hat, kommt es doch vielfach vor, dass ein Handwerksmeister mit Gesellen und Lehrjungen auf den Taglohn geht. Wenn schliesslich für das Bestehen eines Werkvertrages damit argumentiert werden will, dass für die Montage in der Rechnung der Erben des W. eine Pauschalsumme aufgeführt ist, so beweist dieser Umstand nichts; es lässt sich ja leicht denken, dass die verschiedenen Taglöhne einfach zusammengezogen und in einer Totalsumme in der Rechnung ausgesetzt worden sind".

Nr. 3. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 28. Februar 1899.[1])

(Zeitschr. f. franz. Civilr. XXX. Heft 4. S. 636.)

§§ 36, 37. Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874. Ein Dritter, für welchen die Entschädigungsfestsetzung nicht erfolgt ist, kann sich nicht an den Unternehmer, sondern nur an den legitimirten Empfänger halten. Voraussetzungen der Hinterlegungspflicht.

„Dem Berufungsgericht ist zwar darin beizupflichten, dass der Anspruch der Kläger auf Zahlung der durch das Urtheil vom 11. Dezember 1895 in der Enteignungssache gegen die Eheleute Greven fest-

[1]) Weitere Ausführung der bereits Bd. XVI S. 55 dieser Zeitschrift mitgetheilten Entscheidung.

gesetzten Mehrentschädigung an sie selbst nicht gerechtfertigt ist, insbesondere nicht darauf gegründet werden kann, dass die Kläger während Schwebens des Enteignungsverfahrens durch Ansteigerung in der gegen die Eheleute Greven eingeleiteten Subhastation Eigenthümer des enteigneten Grundstücks geworden sind.

Nach § 36 Abs. 1 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 wird die Entschädigungssumme und zwar auch soweit sie in dem gerichtlichen Verfahren gemäss § 30 daselbst festgesetzt ist, an denjenigen bezahlt, für welchen die Feststellung stattgefunden hat. Danach kann ein Dritter, für welchen die Festsetzung der Entschädigung nicht erfolgt ist, gegen den Unternehmer den Anspruch auf Zahlung mit der Behauptung, dass ihm ein besseres Recht an der Entschädigungssumme zustehe, nicht erheben; vielmehr ist derselbe dieserhalb an den nach § 29 Abs. 2 als solchen legitimirten Empfänger zu verweisen. Das Enteignungsgesetz hat einerseits im § 24 Bestimmungen getroffen, durch welche möglichst dafür Sorge getragen werden soll, dass das Verfahren gegen die wirklich legitimirten Personen (den Eigenthümer, § 24 Abs. 2, und die Nebenberechtigten, § 11) eingeleitet und durchgeführt wird, und soweit die Feststellung der Entschädigung möglichst für die materiell Berechtigten erfolgt. Anderseits hat das Gesetz aber auch den Unternehmer insoweit sicher stellen wollen und sicher gestellt, als derselbe mit befreiender Wirkung an denjenigen zu zahlen hat, für welchen die Festsetzung erfolgt ist, und er Ansprüche Dritter zu berücksichtigen nicht verpflichtet ist. Ob im vorliegenden Falle in Folge der Ansteigerung in der Subhastation die Festsetzung zu Gunsten der Kläger hätte erfolgen können oder sollen, ist ohne Bedeutung für den Anspruch der Kläger auf Zahlung an sie selbst; entscheidend ist allein, dass sie für die Kläger nicht erfolgt ist, sondern für andere, die Eheleute Greven. Eine Cession des Anspruchs der letzteren auf die Kläger steht nicht in Frage, und der etwaige materielle Uebergang desselben auf die Kläger in Folge der Ansteigerung in der Subhastation wäre der mehrbezogenen Bestimmung des § 36 Abs. 1 gegenüber bedeutungslos. Dagegen kann dem Oberlandesgericht nicht beigetreten werden, soweit dasselbe auch den Anspruch der Kläger als Hypothekargläubiger auf Hinterlegung der festgesetzten Mehrentschädigung für unbegründet erachtet und abgewiesen hat. Dasselbe begründet diese Entscheidung der Bestimmung des § 37 Abs. 1 Ziff. 3 gegenüber, wonach der Unternehmer verpflichtet ist, die Entschädigungssumme zu hinterlegen, wenn Reallasten, Hypotheken oder Grundschulden auf dem enteigneten Grundstück haften, darauf, dass die Hypothek der Kläger durch den am 19. August 1892 erfolgten Zuschlag in der Subhastation, also vor der

am 19. Juni 1893 erfolgten Enteignung, materiell untergegangen sei.

Diese Begründung ist verfehlt. Für die Frage, ob die Voraussetzungen der Verpflichtung zur Hinterlegung nach § 37 gegeben sind, kommt es, auch soweit die Festsetzung der Entschädigung zeitlich nach der im Falle der Dringlichkeit gemäss § 34 ausgesprochenen Enteignung im gerichtlichen Verfahren erfolgt, lediglich auf die thatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse zur Zeit der Zustellung des Enteignungsbeschlusses an, indem nach § 45 das enteignete Grundstück mit diesem Zeitpunkte von den auf demselben haftenden Hypotheken frei wird, und die Entschädigung, auch soweit dieselbe erst demnächst im gerichtlichen Verfahren festgesetzt wird, bezüglich aller dinglichen Rechte, insbesondere der Hypotheken, an die Stelle des enteigneten Grundstücks tritt. Im vorliegenden Falle bestand zur Zeit der Zustellung des Enteignungsbeschlusses vom 19. Juni 1893 noch die Hypothekeneintragung zu Gunsten der Kläger, indem dieselbe unbestritten erst in Folge des mittlerweile eingeleiteten Vertheilungsverfahrens am 6. April 1894 gelöscht worden ist. Schon hieraus ergiebt sich die Verpflichtung der Beklagten zur Hinterlegung den Klägern, als zu der entscheidenden Zeit eingetragenen Hypothekargläubigern gegenüber.

Die Frage des materiellen Bestandes der Hypotheken ist in dem Enteignungsverfahren, zu welchem auch die Hinterlegung nach § 47 gehört, nicht zu prüfen und zu entscheiden. Zudem ist aber auch nicht richtig, dass nach rheinisch-französischem Recht die Hypotheken schon mit dem Zuschlage in der Subhastation ohne weiteres untergehen. Es ist das insbesondere auch insoweit nicht der Fall, als dieselben den Betrag des Steigpreises übersteigen. Vielmehr gehen die Hypotheken im Falle der Subhastation erst unter, soweit dieselben nützlich angewiesen worden, durch die Zahlung, und soweit sie nicht zur Anweisung kommen, durch die Löschung im Vertheilungsverfahren.

Auch der Umstand, dass die Kläger in der Subhastation selbst angesteigert haben, und somit Eigenthümer wurden, kann ihre materielle Berechtigung als Hypothekargläubiger auf die im Enteignungsverfahren festgesetzte Entschädigung nicht in Frage stellen, da, wenn auch dadurch, dass die Kläger Eigenthümer wurden, bezüglich ihrer Hypothek confusio eintrat, dieselbe doch hinsichtlich des Anspruchs auf den Preis fortwirkte, und insoweit zur Zeit der Enteignung noch bestand. Die Beklagte kann auch nicht dem Anspruche der Kläger auf Hinterlegung mit Erfolg die Einrede entgegensetzen, dass ihr den Expropriaten Eheleuten Greven gegenüber eine erhebliche Gegenforderung für Prozesskosten zustehe, dass daher insoweit Kompensation eingetreten sei und sie die in Frage stehende Summe nur noch zum geringen Theile ver-

schulde, und zwar schon deshalb nicht, weil die Voraussetzung der Kompensation, dass nämlich die Entschädigungssumme den Eheleuten Greven und nicht etwa deren Hypothekargläubigern verschuldet wird, nicht dargethan ist (Art. 1289 C. c.). Da es endlich auch keinem begründeten Bedenken unterliegt, ein direktes Klagerecht des Hypothekargläubigers auf Grund des § 37 Ziff. 3 auf Hinterlegung der Entschädigungssumme gegen den Unternehmer anzuerkennen, so war dem Klageantrag auf Hinterlegung der festgesetzten Entschädigung gemäss zu erkennen.

Nr. 4. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

2. Senat. Vom 15. März 1899.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1900. Heft 3. S. 833.)

Heranziehung des Eisenbahnfiskus zur Kreiseinkommensteuer. Kommunalabgabengesetz vom 14. Juli 1893. §§ 51, 91.

Nach der Regel des § 51 Abs. 2 des Kommunalabgabengesetzes in Verbindung mit § 91 Nr. 4 daselbst ist von dem Einkommen, das dem Pflichtigen aus verschiedenen, in demselben Kreise belegenen Quellen zufliesst, nach neuerem Rechte die Kreiseinkommensteuer in einer Summe festzusetzen und diese Summe dann den einzelnen Belegenheits- oder Betriebsgemeinden in solchen Quoten zu überweisen, welche den dort zufliessenden Quoten des dem Kreise steuerpflichtigen Einkommens entsprechen. Dieser Grundsatz findet nicht nur auf den ausdrücklich hervorgehobenen Fall Anwendung, sondern auch dann, wenn eine einzige Quelle sich über mehrere Gemeinden oder Kreise erstreckt. Ist daher auch für den Staatsfiskus, da der gesammte Eisenbahnbetrieb des Staates eine einheitliche Einkommensquelle bildet, die ausdrückliche Bestimmung in § 51 Abs. 2 a. a. O. unanwendbar, so muss er sich doch, sofern er als Rechtsnachfolger einer verstaatlichten Eisenbahn kreisabgabenpflichtig ist, gefallen lassen, dass der auf einen Kreis entfallende Theil seines Gesammteinkommens steuerlich als ein Ganzes behandelt wird.

Nr. 5. Entsch. des Appellat.-Gerichts in Paris.

Vom 16. März 1899.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. VIII. 1900. Nr. 2. S. 56. — Annales des chemins de fer et Tramways. 1899. S. 258.)

Beförderung von Reisegepäck. Haftpflicht der Eisenbahn für die vom Reisenden nicht deklarierten Wertgegenstände.

Der Vertreter eines Handelshauses hatte seinen Koffer und drei Kisten Waren als Gepäck einschreiben lassen. Diese vier Kolli wurden auf ein Rollwägelchen geladen, um auf den Bahnsteig verbracht zu werden, von wo sie in den Zug eingeladen werden sollten; aber infolge

eines falschen Manövers von seiten des mit der Überführung betrauten Bediensteten fiel eine der Kisten, die für 25000 Fr. Pretiosen enthalten haben soll, in dem Augenblicke auf das Gleis, als ein Expresszug anlangte, welcher, da er mit grösster Geschwindigkeit vorüberfuhr, das Kollo zermalmte und den grössten Teil der darin befindlichen Gegenstände zerdrückte.

Das Handelsgericht des Seine-Departements, welches das Angebot der Eisenbahngesellschaft in Höhe eines Betrages von 500 Fr. und der Kosten als Entschädigung ungenügend fand und andererseits den Anspruch des Eigenthümers der Pretiosen auf Zahlung von 25000 Fr., Wert der Kiste, und von 5000 Fr. für Vergütung des erlittenen Nachteils, sowie die Klage des Vertreters des Handelshauses, welcher 270 Fr. Entschädigung verlangte, abwies, verurteilte die Eisenbahn zur Zahlung einer Entschädigung von 4000 Fr. an den ersten und von 270 Fr. an den zweiten.

Das Appellationsgericht in Paris hat dieses Urteil mit Entscheidung vom 16. März 1899 unter nachstehender Begründung bestätigt:

„dass nach Art. 44 und 47 des Pflichtenheftes der Eisenbahn jeder Reisende, dessen Gepäck das Gewicht von 30 kg nicht übersteigt, für die Beförderung dieses Gepäcks keinerlei Zuschlag zum Fahrpreis zu entrichten hat; dass die im Pflichtenheft festgesetzten Transportpreise auf die Beförderung von Gold und Silber, sei es in Barren oder gemünzt oder bearbeitet, auf plattierte Gold- und Silberwaren, sowie auf Pretiosen nicht anwendbar sind; dass die Taxen für diese Transporte jedes Jahr durch die Aufsichtsbehörde, auf Vorschlag der Eisenbahn, festgesetzt werden; dass die gehörig genehmigten allgemeinen Tarife der Eisenbahngesellschaft vom 26. Juli 1895, die durch die vorstehend bezeichneten Artikel des für die Eisenbahnen Gesetz bildenden Pflichtenheftes erläutert werden und mit diesen zusammenzuhalten sind, in den Art. 8 und 9 die Frachtsätze und die Tarifbedingungen für Gepäck festsetzen; dass nach Art. 16 dieser Tarife, unter Bezugnahme auf die Ministerialverordnung vom 26. April 1892, der Frachtsatz für die Beförderung als Eilgut von gemünztem oder bearbeitetem Gold und Silber, Pretiosen, Edelsteinen oder anderen Werthgegenständen festgesetzt ist nach dem Werte, zu einer nach der Entfernung berechneten festen Taxe und auch mit Rücksicht auf die Haftpflicht und das Risiko, welchen die Eisenbahn ausgesetzt ist;

dass aus diesen reglementarischen Bestimmungen hervorgeht, dass derjenige, welcher Gegenstände der genannten Art befördern lassen will, der Eisenbahn den Werth derselben anzugeben und die im Verhältnis zum Werte festgesetzte Prämie zu zahlen hat;

dass die Eisenbahn behauptet, dass der Vertreter des Handelshauses in seinem Gepäck, Waren, Pretiosen und Wertgegenstände mit sich führte, die zu seinem Handel gehörten, dass er sich, hinsichtlich der Beförderung, nicht den Bedingungen und Vorschriften des Art. 47 des gedachten Pflichtenheftes unterwarf, indem er den Wert der Pretiosen in den Kisten, die lediglich als Gepäckstücke aufgegeben und eingeschrieben wurden, nicht deklarierte und die dafür vorgesehene besondere Taxe nicht bezahlte;

dass die vorcitierten Bestimmungen des Pflichtenheftes und der Tarife in allgemeinen Ausdrücken gehalten und auf die benannten Wertgegenstände anwendbar sind, ohne zu unterscheiden, ob sie als Gepäck oder als Express- oder Eilgut abgefertigt werden;

dass die Pretiosen unter die fünf im Art. 47 des Pflichtenheftes aufgeführten Positionen fallen, in denen der gewöhnliche Tarif nicht anwendbar ist, und weder die nach Art. 44 jedem Reisenden, dessen Gepäck nicht mehr als 30 Kilogramm wiegt, zugestandene Frachtfreiheit noch den Frachtsatz für Gepäck-Übergewicht, gemäss der schon gedachten Ministerial-Verordnung vom 26. April 1892, geniessen; dass Petriosen von Gold und Silber und Wertgegenstände, welche als Gepäck oder als Express- oder Eilgut abgefertigt werden, stets in Eilfracht befördert und daher der in den vorbezeichneten Tarifen festgesetzten Ausnahmstaxe unterworfen sind;

dass aus vorstehendem hervorgeht, dass die Anschauung der Eisenbahn begründet und sie folglich berechtigt wäre, die volle Haftpflicht für den eingetretenen Schaden abzulehnen, wenn das Recht, die Deklaration, um die es sich hier handelt, unter Zahlung der Taxe, zu machen, den Reisenden gewahrt wäre; dass jedoch die Eisenbahn die freie Bethätigung dieses Rechts weder gesichert noch erleichtert hat, da sie kein Bureau und keinen Dienst während des Zugangs der Reisenden und ihres Gepäcks eingerichtet, keine Massnahmen ergriffen und keine Instruktionen für die Ausführung der von ihr geltend gemachten Vorschriften gegeben hat; dass in Abwesenheit jeder praktischen Einrichtung und jeder diesfallsigen Angabe, sie nicht berechtigt ist, zu behaupten, dass die Klage der Appellanten unstatthaft ist;

dass der Eigentümer der Pretiosen seinerseits, mangels besonderer Deklaration und Zahlung der Werttaxe, und da er weder einen Versuch noch ein Anerbieten zu diesem Zwecke nachweisen kann, nicht die ganze Vergütung des Preises dieser Waren, die als Pretiosen und Wertgegenstände bezeichnet sind, verlangen kann; dass angesichts dieser Thatsachen es angezeigt erscheint, gegenüber den Parteien die Grundsätze des gemeinen Rechts im Frachtgeschäfte in Anwendung zu bringen;

dass die Eisenbahn, welche die Beförderung des Gepäcks übernommen hat, haftpflichtig ist, wie alle Frachtführer und Transportunternehmer für die ihnen anvertrauten Gegenstände; dass nach Art. 1150 des Civilgesetzbuches vom Schuldner nur die Entschädigungen beansprucht werden können, die beim Vertragsabschluss vorgesehen wurden oder vorgesehen werden konnten;

dass als Gepäck die Gegenstände zu betrachten sind, welche zum persönlichen Gebrauch des Reisenden dienen oder bestimmt sind, den Bedürfnissen und Bedingungen seines Aufenthaltswechsels zu entsprechen und das gewöhnliche und das Handelsgepäck, das er mit sich führt, hierunter zu begreifen ist; dass jedoch die Abschätzung, welche zur Feststellung der Entschädigung, im Verlustfalle, zu machen ist; eine vernünftige und der Billigkeit entsprechende sein soll; dass, nachdem die vom Vertreter des Handelshauses am Bahnhofe als gewöhnliche Gepäckstücke aufgegebenen Kolli als solche eingeschrieben wurden, die Eisenbahn nur für gewöhnliches Gepäck eines Handelsreisenden haftpflichtig sein kann; dass aus den Feststellungen der ersten Richter hervorgeht, dass sie die streitige Kiste als unter den Begriff des Handelsgepäcks fallend betrachtet haben, das für die Bedürfnisse der Reise des Reisenden, der dieses Gewerbe ausübt, bestimmt ist;

dass andererseits die Eisenbahn verpflichtet ist, gemäss Art. 1149 des Civilgesetzbuches dem Reisenden den erlittenen Schaden und den entgangenen Gewinn zu entschädigen; dass der Bruch seiner Musterkiste die Reisen des Handelsreisenden und seine Handelsgeschäfte gehemmt haben; dass er einen persönlichen Nachteil erlitten hat; dass sein Committent das Musterassortiment neu zusammenstellen und die Kosten dafür tragen musste, und dass ihm der Gewinn der gewöhnlichen Geschäftsabschlüsse seines Reisenden während der gezwungenen Unterbrechung seiner Reise entging;

dass diese Schäden die direkte und unmittelbare Folge der Nichteinhaltung der Verpflichtungen seitens der Eisenbahn sind; dass nach Einsicht der Akten und in Anwendung der vorstehenden grundsätzlichen Erörterungen kein Anlass vorhanden ist, die Haftpflicht der Eisenbahn über die Grenzen hinaus zu erweitern, die von den Erstrichtern gezogen wurden, welche eine genaue Schätzung des Schadens und des durch die Kläger erlittenen Nachteils aufgestellt und ihnen dafür die richtige Vergütung bewilligt haben".

Nr. 6. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.
4. Senat. Vom 27. März 1899.

(Entsch. d. O.V.G. Bd. 35. S. 382.)

Grenzen des Rechts zur Einschränkung der Baufreiheit. Gesetz über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 § 6.

Anlagen, welche durch Verbreitung schädlicher Dünste und starken Rauches oder durch Erregung ungewöhnlichen Geräusches Gefahren für das Leben und die Gesundheit des Publikums zur Folge haben, oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Wegen beeinträchtigen, können gemäss § 6 f und b des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 und der Verordnung vom 20. September 1867 von bestimmten Theilen eines Kommunalbezirkes ausgeschlossen werden.

Dagegen würde eine Bestimmung als der polizeilichen Gesichtspunkte entbehrend und deshalb ungültig bezeichnet werden müssen, wonach alle Gebäude, welche gewerblichen Zwecken dienen, also auch solche, in denen Gewerbe ohne schädigenden Geruch, Rauch und Lärm betrieben werden, und solche, in denen gar keine gewerbliche Arbeit betrieben wird, sondern etwa Rohstoffe oder Fabrikate gelagert werden, von der Nachbargrenze eine gewisse Entfernung innehalten sollen.

Da, wo es sich nicht um eine Gefährdung, sondern nur um eine Belästigung der Nachbarschaft handelt, kann nur dann polizeilich eingeschritten werden, wenn dadurch die Ordnung, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Strassen u. s. w. beeinträchtigt wird.

Nr. 7. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.
3. Senat. Vom 12. April 1899.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1900. Heft 3. S. 842.)

Krank.-Versich.-Ges. vom 10. April 1892 § 20. Krankenversicherung der Arbeiter. Sterbegeld.

Der hinterbliebene Ehegatte oder nächste Erbe kann das ganze Sterbegeld, ein anderer auch bloss einen Theil des Sterbegeldes nicht ohne den Nachweis beanspruchen, dass er das Begräbniss besorgt hat. Die Auszahlung des Sterbegeldes ohne den Nachweis der Besorgung des Begräbnisses kann leicht dahin führen, dass das Sterbegeld seiner im Abs. 4 des § 20 des Krankenversicherungsgesetzes ausdrücklich hervorgehobenen nächsten Bestimmung, zur Deckung der Kosten des Begräbnisses zu dienen, entzogen wird.

Nr. 8. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 19. April 1899.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII. Nr. 59. S. 1350.)

I. Eine Ereignung im Verkehre einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn liegt nicht blos dann vor, wenn der Vorfall mit den dem Eisenbahnbetriebe eigenthümlichen Gefahren im Zusammenhange steht, sondern auch dann, wenn der Unfall am Bahnhofe inmitten des Verkehrsbetriebes, in den mit dem Betriebe in nothwendigem Zusammenhange stehenden Anlagen erfolgt.

II. Die Frage, ob eine Ereignung im Verkehre einer Eisenbahn vorliegt oder nicht, kann durch eine Incompetenzeinwendung nicht zur Entscheidung gebracht werden.

III. Das Klagerecht auf eine auf Grund des Haftpflichtgesetzes gebührende Entschädigung verjährt gemäss § 1489 a. b. G.-B. nach Ablauf von drei Jahren von der Zeit an, zu welcher der Schade dem Beschädigten bekannt wird.

Diese Anschauung scheint auch bei der Redaction des Unfallversicherungsgesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, massgebend gewesen zu sein, da es im § 2 l. c. heisst, dass diesem Gesetze die Eisenbahnarbeiter, welche „ausserhalb des Verkehres“ beschäftigt sind, unterworfen bleiben.

Es musste daher der dem Kläger am 3. Juli 1893 zugestossene Unfall, da derselbe während des Betriebsverkehres am Bahnhofe erfolgte, als eine Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn angenommen werden.

Das belangte Aerar hat ferner das eigene Verschulden des Klägers eingewendet. Es ist zwar richtig, dass der Kläger vielleicht besser gethan hätte, wenn er die Lagerwolle, statt dieselbe in seine vorgebundene Schürze zu nehmen, auf den Rücken genommen hätte; aber es ist durchaus nicht nachgewiesen, dass der Kläger aus Unachtsamkeit über die Stiege gefallen sei, vielmehr hat sich bei Vornahme des gerichtlichen Augenscheines ergeben, dass die Stiegenstufe, auf welcher der Kläger stürzte, beschädigt ist, die Stiege selbst ziemlich steil ist und die einzelnen Stufen derart angebracht sind, dass eine Stufe gegen die andere nur um $12^1/_2$ cm vorragt. Daraus ergibt sich, dass die Stiege schon bei der ursprünglichen Herstellung nicht praktisch angelegt war, wofür jedenfalls das beklagte Eisenbahnärar zu haften hat.

Das belangte Aerar hat endlich auch die Einwendung erhoben, dass die Ansprüche des Klägers verjährt seien, da jede Entschädigungsklage in drei Jahren verjährt, der Unfall bereits am 3. Juli 1893 erfolgte, der Kläger aber erst am 21. September 1898 klagbar aufgetreten ist.

Obwohl der Kläger behauptete, dass der Schade, der ihm durch den Unfall zugefügt wurde, ihm nicht gleich bekannt wurde, die Höhe des Schadens von der Dauer der Erwerbsunfähigkeit abhängt und diese

sich im Laufe der Zeit geändert habe, er erst in letzter Zeit eingesehen habe, dass er dauernd erwerbsunfähig geworden sei, so musste dennoch der Einwendung der Verjährung stattgegeben werden, da der Kläger mindestens am 1. Februar 1894, als ihm von der Unfallversicherungsanstalt wegen dauernder Erwerbsunfähigkeit 60 pCt. seines Arbeitsverdienstes als lebenslängliche Rente zuerkannt wurden, keinen Zweifel mehr haben konnte, dass er gänzlich erwerbsunfähig sei, trotzdem aber es unterlassen hat, binnen drei Jahren gegen den Betriebsunternehmer klagbar aufzutreten.

Uebrigens wäre Kläger nach den §§ 46 und 47 des Unfallversicherungsgesetzes bei dem Umstande, als er die jährliche Rente per fl. 262.80 angenommen hat, nur dann berechtigt, vom Betriebsunternehmer noch mehr zu verlangen, wenn er nachweisen könnte, dass der Betriebsunternehmer vorsätzlich die Beschädigung des Klägers herbeigeführt habe. Eine vorsätzliche Beschädigung wurde aber vom Kläger gar nicht behauptet. Es musste daher mit Abweisung des klägerischen Begehrens vorgegangen werden.

Nr. 9. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

3. Senat. Vom 26. April 1899.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1900. Heft 3. S. 842.)

§§ 57, 58. Krank.-Vers.-Ges. v. 10. April 1892. Krankenversicherung der Arbeiter.

Nach § 58 Abs. 2 des Krankenversicherungsgesetzes findet das Verwaltungsstreitverfahren statt bei Streitigkeiten zwischen Krankenkassen über den Ersatz irrthümlich geleisteter Unterstützungen. Das Oberverwaltungsgericht hat in gleichmässiger Rechtsprechung angenommen, dass dabei auf das Vorhandensein eines Irrthums kein Gewicht zu legen ist, sondern es nur darauf ankommt, ob eine Kasse die einer andern obliegenden Unterstützungen thatsächlich geleistet hat, die letztere also auf Kosten der ersteren in ungerechtfertigter Weise bereichert ist.

Das Verwaltungsstreitverfahren ist nach § 58 Abs. 2 a. a. O. auch für Streitigkeiten über Erstattungsansprüche aus § 57a, d. i. über Ansprüche der aushelfenden Kasse auf Erstattung ihrer Auslagen gegenüber der eigentlich verpflichteten Kasse, gegeben. Es lässt sich nicht annehmen, dass der Gesetzgeber für den vorliegenden Fall ausnahmsweise den ordentlichen Rechtsweg habe erhalten wollen.

Die Verpflichtung der nach dem Abs. 1 des § 57a ersuchten Kasse beginnt erst von dem Eingange des Ersuchens bei ihr; erst von diesem Zeitpunkte ab, nicht auch rückwärts bis zum Tage der Erkrankung zurück, hat sie die freie ärztliche Behandlung u. s. w.

unter Abgeltung derselben durch das Pauschquantum des Abs. 4 zu gewähren.

Nr. 10. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 15. Mai 1899.

(Entsch. d. O.V.G. Bd. 35. S. 285.)

Inanspruchnahme von Wegen für den öffentlichen Verkehr. Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883. § 56.

Im Streitverfahren über Verfügungen der Wegepolizeibehörde, betreffend die Inanspruchnahme von Wegen für den öffentlichen Verkehr, bildet den Gegenstand der Entscheidung die Aufhebung, Einschränkung oder Aufrechterhaltung der polizeilichen Anordnung, nicht die Oeffentlichkeit des streitigen Weges. Der § 56 des Zuständigkeitsgesetzes lässt bei der Inanspruchnahme eines Weges für den öffentlichen Verkehr keine selbständige Klage zu mit dem Ziele, den Weg allgemein für einen nicht-öffentlichen zu erklären. Die Entscheidung über die Oeffentlichkeit des Weges bildet also in solchen Fällen nur einen Inzidentpunkt des Streites, nur eine Grundlage der Entscheidung, aber nicht ihren Gegenstand. Eine Feststellungsklage über die Oeffentlichkeit eines Weges, wie sie bezüglich der Verpflichtung zur Anlegung oder Unterhaltung öffentlicher Wege der § 56 Abs. 5 a. a. O. giebt, ist weder unter den Betheiligten noch gegenüber der Wegepolizeibehörde gegeben. Die Rechtskraft des ergehenden Urtheils erstreckt sich daher nur auf die einzelne polizeiliche Anordnung, nicht auf die Oeffentlichkeit des Weges im allgemeinen. Die Frage, ob ein Weg ein öffentlicher ist oder nicht, kann demgemäss bei einem späteren, denselben Weg betreffenden Verfahren stets von neuem geprüft und selbständig entschieden werden.

Nr. 11. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 18. Mai 1899.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1900. Heft 3. S. 836.)

Einziehung öffentlicher Wege. Zuständigkeitsgesetz vom 1. Aug. 1883. § 57.

Wesentliches Erforderniss der Einziehung eines öffentlichen Weges im Sinne des § 57 des Zuständigkeitsgesetzes ist, dass die beabsichtigte Massregel eine Aenderung der Eigenschaft des Weges, sei es als eines öffentlichen überhaupt, sei es als Fuss-, Reit- oder Fahrweges, herbeiführe.

Die gemäss § 57 a. a. O. gegen den die erhobenen Einsprüche zurückweisenden Beschluss der Wegepolizeibehörde zulässige Klage im Verwaltungsstreitverfahren hat nicht zur Voraussetzung, dass der Kläger einen besonderen Rechtsnachtheil, den das bekannt gemachte

Vorhaben ihm bringe, oder ein besonderes rechtliches Interesse nachweise; vielmehr hat die Klage in vollstem Umfange den Charakter einer Popularklage, und daraus folgt, dass damit zugleich das allgemeine öffentliche Interesse Wahrung findet und der angefochtene Beschluss nach allen Seiten, in formeller und materieller Beziehung, der Rechtskontrole im Streitverfahren unterstellt wird. Ebenso wie deshalb auf jede solche Klage zu prüfen ist, ob die nach § 57 a. a. O. vorgeschriebenen Formen gewahrt sind, unterliegt auch die Frage, ob die Wegepolizeibehörde zu ihrem Vorgehen überhaupt zuständig war, der Nachprüfung durch den Verwaltungsrichter.

Nr. 12. Entsch. des Oberlandesgericht Brünn.

Vom 20. Mai 1899.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII. Nr. 60. S. 1366.)

Bei den nach § 55 (3) Betr.-Regl. mit Einlagerung bis zur thunlichen Verladung aufgegebenen Sendungen wird durch die Unterlassung der Ersichtlichmachung des Zeitpunktes der Absendung am Frachtbriefe oder durch Unterlassung der Verständigung des Absenders von diesem Zeitpunkte das Recht der Bahn, die Lieferfrist erst vom Tage der thatsächlichen Absendung zu rechnen, nicht verwirkt; jedoch hat die Bahn den Beweis für den Zeitpunkt der thatsächlichen Absendung zu erbringen.

In der mehrerwähnten Bestimmung des § 55, Abs. 3, Betr.-Regl. erscheinen zwei Verpflichtungen für die Eisenbahn statuirt. Der Kläger vertrete nun die Anschauung, dass, wenn diesen oder auch nur einer von ihnen nicht entsprochen worden sei, der Bahn auch das Recht des späteren Beginnes der Lieferfrist nicht zustehe. Diese Interpretation sei jedoch nicht haltbar, denn durch die Anordnung der Ersichtlichmachung des Zeitpunktes der thatsächlichen Absendung im Frachtbriefe wollte vom Gesetzgeber offenbar blos ein Beweismittel über den Beginn der Lieferfrist geschaffen werden, um hiedurch allen sich dem Empfänger des Frachtgutes etwa ergebenden Zweifeln über die Einhaltung der Lieferfrist von vorneherein zu begegnen, gleichwie zu demselben Zwecke der Absender des Frachtgutes durch die vorgeschriebene Verständigung von dem Abgange der Sendung in Kenntniss vom Beginne der Lieferfrist zu setzen sei. Unterlasse nun die Eisenbahn in einem oder dem anderen Falle, dieser Verpflichtung nachzukommen und werde dadurch der Zeitpunkt der Absendung und somit die Einhaltung der Lieferfrist strittig, dann obliege es der Eisenbahn, wenn die Partei Ueberschreitung der Lieferfrist behaupte und entsprechende Vergütung beanspruche, den Beweis der Einhaltung der Lieferfrist anderweitig zu erbringen. Nur wenn dieser Beweis nicht gelänge, ergäbe sich aus der Nichtbeobachtung jener Reglementbestimmung die Consequenz, dass dem Berechtigten je nach Lage und Beschaffenheit des einzelnen Falles eine

Vergütung nach § 87 Betr.-Regl. zu leisten wäre. Da jedoch im Klagefalle dieser Beweis erbracht und vom Zeitpunkte der thatsächlichen Absendung bis zur Ankunft in der Bestimmungsstation die Lieferfrist nicht überschritten worden sei, so könne dem Klagebegehren keine Folge gegeben werden.

Nr. 13. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 14. Juni 1899.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII. Nr. 47. S. 1161.)

Wurde eine Klage vom Civilrichter nach geschlossener Verhandlung in der Hauptsache als nicht vor die ordentlichen Gerichte gehörig abgewiesen, sohin aber vom Reichsgerichte ausgesprochen, dass die Klage vor die ordentlichen Gerichte gehöre, so hat das Civilgericht über dieselbe auf Grund der früher durchgeführten Verhandlung ohne neuerliches Verfahren zu erkennen.

Die Klage eines Beamten einer Privateisenbahn auf Verurtheilung der letzteren zur Zahlung der statutenmässigen Pension aus dem Grunde der Nichtigkeit des wider ihn ergangenen, auf Dienstesentlassung lautenden Disciplinarerkenntnisses des Verwaltungsrathes dieser Bahn wurde von den Gerichten aller drei Instanzen abgewiesen, weil die Gerichte über die Rechtsgiltigkeit des fraglichen Disciplinarerkenntnisses nicht zu entscheiden haben, daher dasselbe dermal zur Grundlage ihrer Entscheidung zu nehmen und infolgedessen die Klage als unbegründet abzuweisen haben; die Consequenzen jenes Erkenntnisses könnten von den Gerichten erst dann aufgehoben werden, wenn die staatlichen Verwaltungsbehörden dessen Ungiltigkeit ausgesprochen hätten.

Nachdem inzwischen auch die staatlichen Verwaltungsbehörden rechtskräftig ihre Zuständigkeit zur Ueberprüfung des bezüglichen Disciplinarerkenntnisses abgelehnt und den Beamten auf den ordentlichen Rechtsweg verwiesen haben, entschied über Antrag des letzteren das Reichsgericht unter ausdrücklicher Betonung in den Entscheidungsgründen, dass die ergangenen gerichtlichen Urtheile eine Ablehnung der gerichtlichen Competenz enthalten, es seien zum Abspruche über die Rechtsgiltigkeit des erwähnten Disciplinarerkenntnisses in Bezug auf den erhobenen Pensionsanspruch die Gerichte zuständig.

Das infolgedessen vom Kläger bei dem Processgerichte erster Instanz gestellte Begehren um Anordnung einer Tagsatzung zur Wiedereinlegung der dereits exrotulirten Processacten und neuerliche Entscheidung wurde abgewiesen, weil das im abgeführten Prozesse gefällte Urtheil keine Entscheidung bezüglich der Zuständigkeit getroffen, vielmehr die Klage unbedingt abgewiesen hat, weil dasselbe sonach durch den Ausspruch des Reichsgerichtes nicht ausser Kraft gesetzt wurde und der beklagten Eisenbahn die neuerliche Einlegung

der bereits lange extradirten, möglicher Weise gar nicht mehr vorhandenen Acten des endgiltig entschiedenen Processes nicht aufgebürdet werden kann, wogegen dem Kläger vielleicht der Weg einer neuerlichen Klagserhebung freisteht.

Dagegen hat das Oberlandesgericht dem Inrotulirungsgesuche stattgegeben, weil das Urtheil der ersten Instanz durch den Inhalt der Entscheidung des Reichsgerichtes gemäss den Artikeln 2 und 4 des Staatsgrundgesetzes vom 21. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 143, endgiltig beseitigt erscheint, die Gerichte bei Beurtheilung der Frage über die Zuständigkeit zur Ueberprüfung der Rechtsgiltigkeit jenes Disciplinarerkenntnisses an die Auffassung des Reichsgerichtes gebunden sind, und der Umstand, dass die Gerichte über die Zuständigkeit nicht besonders entschieden haben, nicht in Betracht kommt.

Dieser Beschluss wurde vom Obersten Gerichtshof unter Hinweis auf dessen Begründung und in der Erwägung bestätigt, dass das Reichsgericht in der Begründung seines Erkenntnisses ausdrücklich anerkannt hat, dass die gerichtlichen Urtheile in der fraglichen Rechtssache eine Ablehnung der gerichtlichen Competenz enthalten, während es zugleich im Tenor dieses Erkenntnisses ausgesprochen hat, dass diese Ablehnung der gerichtlichen Competenz nicht gerechtfertigt erscheint, vielmehr die Gerichte zum Abspruche in der vorliegenden Rechtssache zuständig sind, und es keineswegs nothwendig ist, um diesen Abspruch gemäss Art. 4, alinea 2, des Staatsgrundgesetzes vom 21. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 143, herbeizuführen, einen neuen Process anhängig zu machen, es vielmehr genügt, die wenn auch über einseitiges Ansuchen der Beklagten inzwischen exrotulirten Acten des bereits durchgeführten Processes neuerlich einzulegen.

Nr. 14. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 22. Juni 1899.

(Entsch. d. O.V.G. Bd. 35. S. 292.)

Vertretung des Staatsfiskus im Verwaltungsstreitverfahren.

Der preussische Staatsfiskus bildet nur eine juristische Person; die verschiedenen Stationen sind nicht selbständige Rechtssubjekte, die mit einander durch Rechtsgeschäfte in Verkehr treten und Prozesse führen könnten, sondern sie stellen nur Verwaltungen eines und desselben Rechtssubjektes dar. Ein Verwaltungsstreitverfahren zwischen verschiedenen fiskalischen Stationen ist deshalb rechtlich unmöglich.

Polizeiliche Verfügungen, die an eine zur Vertretung des Fiskus in der betreffenden Angelegenheit nicht berufene Behörde gerichtet

sind, unterliegen der Aufhebung. Denn der Fiskus hat einen begründeten Anspruch darauf, dass Leistungen nur von der seiner verschiedenen Stationen gefordert werden, der nach dem geltenden Verwaltungsrechte die Vertretung des Fiskus in den betreffenden Angelegenheiten übertragen ist. Der Polizeibehörde, die ihre Verfügung an eine nicht zuständige Behörde gerichtet hat, muss alsdann überlassen werden, sich mit einer neuen Verfügung gegen die zuständige Behörde zu wenden.

Nr. 15. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes. Vom 22. Juni 1899.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII. Nr. 66. S. 1466.)

Eine Eisenbahnstation ist keine Zweigniederlassung im Sinne des § 87 der Jurisdictionsnorm. Die Eisenbahn-Unternehmung kann daher nicht vor dem Gerichte jenes Ortes, an welchem sich die betreffende Station befindet, belangt werden.

Dem Revisionsrecurse wird keine Folge gegeben und der angefochtene Beschluss des Recursgerichtes bestätigt, weil nur jene Abtheilungen einer Eisenbahn-Verwaltung, welche einen selbstständigen Wirkungskreis besitzen, innerhalb dessen sie für die Unternehmung verbindliche Verträge abschliessen können, unter den Begriff einer Niederlassung im Sinne des § 87 J.-N. fallen können, diese Voraussetzung aber bei einer blossen Eisenbahnstation an sich nicht zutrifft und Kläger selbst gar nicht behauptet, dass die Station Prag der belangten Gesellschaft mit besonderen Befugnissen, diese Gesellschaft in verschiedenen Rechtsbeziehungen zu vertreten, ausgestattet erscheint, und weil ja auch gar nicht behauptet werden kann, dass die vorliegende Rechtssache sich auf eben diese Station bezieht, zumal Kläger selbst ja nicht einmal anführt, dass die Beschädigung der Waare, aus welcher er seinen Schadenersatzanspruch gegen die Geklagte ableitet, in der Station Prag oder durch eines der dort bediensteten Organe der Beklagten erfolgt sei.

Nr. 16. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts. 2. Senat. Vom 23. Juni 1899.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1900. Heft 3. S. 834. — Entsch. d. O.V.G. Bd. 35. S. 12.)

Befreiungen der Dienstgrundstücke der Beamten von den Kreisabgaben. Kommunalabgabengesetz vom 14. Juli 1893. § 24.

Durch das Kommunalabgabengesetz vom 14. Juli 1893 hat die Kreissteuerpflicht weder in subjektiver noch in objektiver Beziehung eine Veränderung erlitten. Die Vorschrift im § 24 Abs. 2 jenes Gesetzes, wonach die Befreiungen der Dienstgrundstücke der Beamten aufgehoben sind, findet deshalb auf die Kreisbesteuerung keine Anwendung.

Für die Entscheidung der Frage, ob derartige Grundstücke unter

die Bestimmung des § 17 der Kreisordnung entfallen, wonach die dem Staate gehörigen, zu einem öffentlichen Dienste oder Gebrauche bestimmten Liegenschaften von den Kreislasten befreit sind, kommt es darauf an, ob die Beamten, denen sie überwiesen sind, einen öffentlichen Dienst wahrnehmen, und bejahenden Falls, ob die Ueberweisung der Grundstücke den Zweck verfolgt, diesen Dienst unmittelbar zu fördern. Liegen diese Voraussetzungen vor, so findet die Bestimmung des § 17 a. a. O. Anwendung.

Nr. 17. Entsch. des Oberlandesgerichts München. Vom 8. Juli 1899.

(Deutsch. Jur.-Zeitg. XXI. Nr. 6. S. 144. Ziff. 6.)

Aushändigung der Arbeitsordnung an Arbeiter. § 134^{e} R.-Gew.-Ord.

Die Vorschrift des § 134_{e} Gew.-O., dass jedem Arbeiter bei seinem Eintritt in die Beschäftigung die Arbeitsordnung zu behändigen ist, erheischt, dass dem Arbeiter eine Abschrift der ausgehängten Arbeitsordnung übergeben werden muss. Dies ist die vorgeschriebene Kundgabe an den Einzelnen. Blosser Aushang ist nur die Art der Bekanntgabe an die Gesamtheit der Arbeiter. Eine blosse Hingabe dieses Aushangs zum flüchtigen Lesen genügt nicht. Der Arbeiter soll die Arbeitsordnung in Händen behalten und stets lesen können.

Nr. 18. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts. 4. Senat. Vom 13. Juli 1899.

§ 127 Preuss. Landg.-Verw.-Ges. Im Verwaltungsstreitverfahren kann die Ertheilung der Bauerlaubniss nicht erfolgen.

Der Bezirksausschuss scheint anzunehmen, dass unter gewissen Umständen die Erteilung der Bauerlaubnis von dem Verwaltungsrichter ausgesprochen werden könnte. Dies würde irrig sein. In dem Verfahren auf Grund des § 127 des Landesverwaltungsges. kann nur auf Ausserkraftsetzung der polizeilichen Verfügung — in ihrem ganzen Umfange oder teilweise — oder aber auf entsprechende Abweisung der Klage erkannt, niemals aber eine Genehmigung, welche die angegriffene Verfügung versagt hatte, erteilt werden. Die von dem Vorderrichter angezogenen, Bd. 5 S. 353 und 359 der Entsch. des OVG. abgedruckten Urteile v. 10. Febr. und 13. März 1879 müssen schon darum ausser Betracht bleiben, weil sie auf Grund des § 155 des Zuständigkeitsges. v. 26. Juli 1876 ergangen sind, bei dessen Anwendung die Stellung des Verwaltungsrichters abweichend von dem § 127 des Landesverwaltungsges. v. 30. Juli 1883 geregelt war. (Urt. IV.

1170 v. 10. Juli 1899.) — Der Kläger kann im Verwaltungsstreitverfahren nicht die Erteilung des Baukonsenses erlangen, da in diesem Verfahren lediglich zu entscheiden ist, ob der angegriffene Bescheid und die durch ihn aufrecht erhaltene polizeiliche Verfügung mit Recht erlassen sind.

Nr. 19. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes. Vom 15. Juli 1899.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII. Nr. 50. S. 1201.)

Die Bestimmung des Art. IX, Abs. 10, des Einführungsgesetzes zur Executionsordnung, wonach im Falle einer Execution auf Dienstesbezüge wegen Steuern und öffentlichen Abgaben die Hälfte des sonst der Execution unterliegenden Jahresbezuges frei bleiben muss, kann nicht auf die Bezüge der nicht dauernd angestellten Personen ausgedehnt werden; vielmehr unterliegen diese Bezüge der Execution ohne jede Beschränkung.

Das Gesetz vom 29. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 68, enthält nicht bloss Beschränkungen der Execution auf die Bezüge der im Privatdienste dauernd angestellten Personen (§ 2 des Gesetzes vom 26. Mai 1888, R.-G.-Bl. Nr. 75), sondern auch Beschränkungen auf die Bezüge nicht dauernd angestellter Personen (§ 3); da aber die Bestimmungen dieses Gesetzes nach § 7, 2a, auf die Einbringung der Steuern und öffentlichen Abgaben keine Anwendung fanden, konnten bis zur Wirksamkeit der Executionsordnung Bezüge aus Arbeits- oder Dienstverhältnissen jeder Art ohne die erwähnten Beschränkungen, daher auch die erst fällig werdenden Bezüge nicht dauernd Angestellter ebenso wie jede andere erst künftig fällig werdende, wenngleich von einer Gegenleistung abhängige Forderung in Execution gezogen werden. Der erwähnte § 7 hat nun allerdings seit 1. Jänner 1898 eine Abänderung insoweit erfahren, als nunmehr nach Art. IX, Abs. 10, E.-G. zur E.-O. im Falle der Execution wegen Steuern und öffentlichen Abgaben die Hälfte des sonst der Execution entzogenen Jahresbezuges frei bleiben muss. Allein diese neue Einschränkung der Execution bezieht sich nur auf die Bezüge von dauernd angestellten Personen, weil nur bei solchen von einem sonst der Execution entzogenen Jahresbezuge die Rede sein kann, während die erst künftig fällig werdenden Bezüge nicht dauernd Angestellter wegen Steuern und öffentlichen Abgaben nach wie vorher ohne jede andere Forderung nach § 294 E.-O. in Execution gezogen werden können. Da nun das Recursgericht die Execution bloss auf die Hälfte der dem Verpflichteten angeblich zustehenden Dienstesbezüge bewilligt hat, mangelt dem Beschwerdeführer jeder Grund zu einer Beschwerde.

Nr. 20. Entsch. des französ. Kassationshofes. Vom 25. Juli 1899.

(Bulletin annoté des chemins de fer 1899. S. 142.)

Spezial-Tarif. Berechtigung der Eisenbahn, denselben auf Grundlage einer anderen als der wirklichen Entfernung zu erstellen.

Die von Deutschland in Frankreich ankommenden Züge halten nicht genau an der Grenze an, sondern in Batilly-loco, das auf französischem Boden 4 oder 5 km von der Grenze entfernt liegt. Für die Sendungen von Deutschland nach Frankreich werden die deutschen Taxen bis zur Grenze erhoben; von der Grenze ab kommen die französischen Tarife zur Anwendung. Im Laufe der Jahre 1880/1889 wurden Hämmel von Deutschland nach Paris-Pantin befördert. Die Herren A. & Cie., Zollagenten in Batilly-loco, nahmen sie in Empfang und erfüllten die Zollformalitäten; sie besorgten alsdann die Weiterbeförderung von Batilly-loco nach Paris-Pantin an die definitiven Empfänger, die Herren B. frères. Die Eisenbahn erhob: 1. für die Strecke Batilly-Grenze nach Batilly-loco eine kilometrische Taxe, berechnet gemäss dem allgemeinen Tarife für mindestens 6 km, laut Artikel 42 des Pflichtenheftes, nach welchem „wenn die durchlaufene Entfernung unter 6 km beträgt, sie für 6 km zu rechnen ist"; 2. für die Strecke von Batilly-loco nach Paris-Pantin den festen Frachtsatz eines Frachtgut-Specialtarifs von Batilly-Grenze nach Paris-Pantin. Die Kläger haben behauptet, dass sie für die Strecke Batilly-Grenze nach Batilly-loco doppelt bezahlt hätten, da der feste Satz des Specialtarifs ab der Grenze Batilly-Grenze gerechnet sei. Ihre Klage auf Rückerstattung des der kilometrischen Taxe entsprechenden Betrages ist durch die verschiedenen Instanzen abgewiesen worden und der französische Kassationshof hat mit Entscheidung vom 25. Juli 1899 das Urteil des Pariser Appellationsgerichts, dessen Erwägungen wir nachstehend wiedergeben, bestätigt:

dass die von Deutschland nach Frankreich beförderten Hämmel, deren Frachtkosten den gegenwärtigen Prozess veranlasst haben, den Gegenstand zweier aufeinander folgenden Frachtverträge bildeten, einen ersten für die Beförderung von Deutschland nach der französischen Grenze, d. h. nach Batilly, und einen zweiten für die Beförderung von Batilly nach Paris; dass der erste Vertrag, bei dem die Kläger nicht Kontrahenten waren, mit der Lieferung der Hämmel in Batilly an A. & Cie., Zollagenten und Spediteure an der Grenze, erfüllt war; dass der zweite Frachtvertrag, bei welchem die Kläger Empfänger waren, alsdann abgeschlossen wurde und dass auf Grund dieses Vertrages die Hämmel, zwar nicht mehr auf den Namen, aber doch für Rechnung der

deutschen Absender durch die Zollagenten A. & Cie., nach Paris weiter geleitet wurden;

dass die beiden Frachtverträge von einander verschieden waren; dass einerseits die Hämmel, die den Gegenstand des ersten Vertrags bildeten, nachdem sie durch die Fürsorge der Zollagentur während einer mehr oder weniger langen Frist geruht hatten, nicht notwendigerweise alle nach Paris weiter befördert werden mussten, und dass eine Anzahl von ihnen am Platze selbst konsumiert oder an andere Orte getrieben oder per Eisenbahn befördert werden konnte; dass andererseits zu den nach Paris weiter beförderten andere nicht von Deutschland kommende Hämmel zugeladen werden konnten;

dass die Auslieferung der aus Deutschland expedirten Hämmel an die Zollagenten nicht gerade an der Grenze, d. i. in Batilly-Grenze bewirkt werden konnte, da an diesem Orte ein Bahnhof nicht besteht, sondern erst 4 Kilometer weiter, d. i. in Batilly-loco; dass die Hämmel, die franko bis zur Grenze abgefertigt waren, infolge der Macht der Thatsachen in überwiesener Fracht von Batilly-Grenze nach Batilly-loco laufen mussten; dass A. & Cie. hiernach Schuldner der Fracht von Batilly-Grenze nach Batilly-loco wurden und dafür Zahlung an die Ostbahn leisten mussten, als sie die Hämmel in Batilly-loco in Empfang nahmen;

dass der in dieser Weise von A. & Cie. bezahlte Betrag natürlicherweise bei der darauf folgenden Weiterbeförderung der Hämmel von Batilly-loco nach Paris auf das Gut nachgenommen wurde, um nach Ankunft von den definitiven Empfängern erstattet zu werden, die gleichzeitig die Frachtkosten von Batilly-loco nach Paris zu bezahlen hatten; dass dieser Betrag in Wirklichkeit von den Klägern bei der Ostbahn eingezahlt wurde, damit diese denselben an A. & Cie. zurückvergüte; dass thatsächlich nachgewiesen ist, dass nachdem die Eisenbahn selbst, bei der Weiterbeförderung der Hämmel, an A. & Cie. den von diesen vorher bezahlten Vertrag für Fracht von Batilly-Grenze nach Batilly-loco, vergütet hatte, ihr nur erübrigte, sich für den Vorschuss Deckung zu geben, indem sie die von den Klägern eingezahlte Summe behielt;

dass diese letzteren sich darüber beklagen, dass die Fracht von Batilly-Grenze nach Batilly-loco, welche sie, wie vorerwähnt, bezahlt haben, in Wirklichkeit von der Eisenbahn ein zweites Mal eingefordert und durch sie bezahlt worden sei; dass sie darauf hinweisen, dass bei der Weiterbeförderung der Hämmel von Batilly-loco nach Paris die Frachtkosten ab Batilly-Grenze nach Paris berechnet worden sind, so dass sie für den Transport von Batilly-Grenze nach Batilly-loco zweimal bezahlt haben;

dass jedoch dieser Anspruch nicht zulässig ist; dass die Beförderung von Batilly-loco nach Paris nach Übereinkunft zwischen der Eisenbahn und A. & Cie. und auf Antrag der letzteren, zum Satze des Frachtgut-Spezialtarifs Nr. 3, d. i. zu Fr. 65 per Wagen, ausgeführt worden ist; dass dieser Tarif mit Recht von A. & Cie. gewählt worden ist, weil vorteilhafter für die Kläger als der kilometrisch berechnete Tarif von Batilly-Grenze nach Paris; dass es von keiner Bedeutung ist, dass dieser Specialtarif für die Beförderung nach Paris der gleiche ist von Batilly-loco und mehreren anderen, in einer oder der anderen Richtung mehr oder weniger entfernten Punkte, insbesondere von Batilly-Grenze; dass dieser Umstand an der Sachlage nichts ändert und nicht dagegen spricht, dass der von den Klägern bezahlte Frachtsatz ganz der richtige, für die Beförderung von Batilly-loco nach Paris festgesetzte ist; dass es daher unrichtig ist, zu behaupten, dass der Eisenbahn, welcher auf Grund des ersten Frachtvertrages der Transport von Batilly-Grenze nach Batilly-loco vergütet worden ist, infolge des zweiten Frachtvertrages der gleiche Transport ein zweites Mal bezahlt worden sei; dass die Wahrheit ist, dass der Eisenbahn bezahlt worden sind, einesteils die Beförderung von Batilly-Grenze nach Batilly-loco nach dem kilometarisch berechneten Tarife und anderenteils die Beförderung von Batilly-loco nach Paris nach dem für die Kläger sehr vorteilhaften, für diese Entfernung im Specialtarif festgesetzten Frachtsatze; dass hiernach kein Vorwurf weder gegen A. & Cie., noch gegen die Eisenbahn in betreff ihrer Handlungsweise gerichtet werden kann und dass die Kläger nur das bezahlt haben, was sie in Wirklichkeit unter den Verhältnissen, unter denen die beiden Frachtverträge zu stande kamen, schuldeten.

Nr. 21. Entsch. des Oesterr. Verwaltungsgerichtshofes.

Vom 14. September 1899.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII. Nr. 61. S. 1877.)

Recht des Grundeigenthümers auf Verfügung über sein Grundwasser und auf Schutz von Quellen.

1. Das in einer unterirdischen Schichte sich fortbewegende Grundwasser kann nicht als ein „fliessendes Wasser“ im Sinne des Reichs-Wasserrechtsgesetzes vom 30. Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 93, und des Wasserrechtsgesetzes für Mähren vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 65, und somit auch nicht als „öffentliches Gut“ angesehen werden.

2. Unbeschadet der durch besondere Rechtstitel begründeten Ausnahmen kann der Grundeigenthümer über das durch eine Brunnenanlage auf seinem Grunde gewonnene Wasser frei und uneingeschränkt ver-

fügen und bedarf zu einer vermehrten Wasserentnahme aus einem solchen Brunnen (z. B. durch ein Dampfpumpwerk für industrielle Zwecke) einer wasserrechtlichen Bewilligung seitens der politischen Behörde auch dann nicht, wenn diese Wasserentnahme geeignet erschiene, die Ergiebigkeit nachbarlicher Quellen ungünstig zu beeinflussen.

3. Der Eigenthümer einer Quelle hat einen Anspruch auf wasserrechtlichen Schutz derselben nur innerhalb der Grenzen seines Grundbesitzes.

Nr. 22. Entsch. des Tribunals der Seine.

Vom 5. Oktober 1899.

(La France judiciaire 1900. S. 115.)

Nachträgliche Anweisung des Absenders. Form.

Am 4. November 1898 hatte der Absender eines Gutes, das am 2. desselben Monats in Paris mit Bestimmung nach Antwerpen aufgegeben worden war, den Vorstand der Güterexpedition der Abgangsstation telegraphisch ersucht, die Sendung zurückzuhalten. Der Vorstand erwiderte dem Absender, dass jene bereits abgegangen sei und dass er die zutreffenden Dienststellen von dem Gesuch unterrichten werde; dass der Absender aber der nachträglichen Verfügung das Frachtbriefduplikat beilegen müsse, wenn der Bestimmungsort oder der Adressat geändert werden solle.

Inzwischen war die Sendung, bevor der Absender das Frachtbriefduplikat vorgelegt hatte, am 6. November in Antwerpen angekommen und zur Verfügung des Adressaten gestellt worden, welcher sie am 8. November in Besitz nahm; dann aber den Absender nicht bezahlen konnte.

Der letztere belangte nun die Eisenbahn für den ihm entstandenen Schaden; die Klage wurde aber — in Übereinstimmung mit den in dieser Zeitschrift 1897 S. 368 und 369 publizierten Entscheidungen schweizerischer und österreichischer Gerichte — abgewiesen, weil die Geltendmachung des Verfügungsrechts des Absenders laut Art. 15 des I. U. nur unter gleichzeitiger Vorlage des Frachtbriefduplikats für die Eisenbahn verbindlich sei.

Nr. 23. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 6. Oktober 1899.

(Jur. Wochenschr. 1899. Nr. 84/86. S. 761. Ziff. 51.)

Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874. §§ 8, 9, 11, 21, 25, 29, 30. Im gerichtlichen Verfahren kann die von der Verwaltungsbehörde angenommene Aktiv- und Passivlegitimation des Entschädigungs-Berechtigten und -Verpflichteten nicht angegriffen werden.

Es handelt sich hier nicht sowohl um eine Entziehung oder Be-

schräukung des Grundeigenthums des Bekl. im engeren Sinne, sondern um Entziehung beziehungsweise Beschränkung von Rechten, welche dem Bekl. als Eigenthümer seines Grundstücks an fremdem Grundeigenthum, nämlich an der Gartenstrasse, zustanden, also um den Fall des § 6 des Enteignungsgesetzes. Zwei solcher Rechte kommen hier in Betracht, nämlich 1. das auf stillschweigend bestellter Dienstbarkeit beruhende, seit Langem (Entsch. Bd. 7 S. 213) von dem R.G. für das preussische Recht in gleichmässiger Rechtsprechung anerkannte Recht des Eigenthümers eines an einer städtischen Strasse liegenden Hauses auf Erhaltung einer ungeschmälerten Verbindung seines Hauses mit der Strasse; 2. das auf § 187 Thl. I Tit. 8 A. L. R. sich gründende gesetzliche Recht des Grundeigenthümers zu verlangen, dass bei Erniedrigung des Nachbargrundstücks ein Wall von drei Fuss stehen bleibe, ein Recht, welches ebenso wie die Bestimmung des § 185 a. a. O. (vergl. die Entsch. des R.G. bei Gruchot Bd. 31 S. 931), auch dem Strassenanlieger gegenüber einer Erniedrigung der Strasse zusteht. Beide Rechte sind in ihrem Bestande gegen Eingriffe eines Dritten, — und als solcher muss der Kl. als Eisenbahnunternehmer dem Bekl. gegenüber in Bezug auf diese Rechte angesehen werden — rechtlich geschützt und der Kl. konnte daher bei dem Widerspruch des Bekl. die von ihm als Theil des Unternehmens der Verlegung der Stettiner Bahn geplante und zu bewirkende Senkung der Gartenstrasse nicht eher ungehindert ausführen, als bis jene Rechte des Bekl. im Wege der Enteignung beseitigt beziehungsweise beschränkt waren. Aus diesem Grunde hat der Kl. den Antrag auf Enteignung gegen den Bekl. gestellt, diese auch, und zwar sogar unter Ausspruch der erbetenen Dringlichkeitserklärung, erwirkt, d. h. also die Enteignungsbehörde hat die in Rede stehenden Rechte des Bekl. auf Antrag des Kl. zu dessen Gunsten, nämlich zu Gunsten der als Theil seines Eisenbahnunternehmens von ihm als Unternehmer in Aussicht genommenen und auszuführenden Tieferlegung der Gartenstrasse im Wege der Enteignung dem Bekl. entzogen, beziehungsweise einer Beschränkung unterworfen. Nun besagt der § 7 des Enteignungsgesetzes ausdrücklich, dass die Pflicht der Entschädigung dem Unternehmer obliegt. Der Unternehmer, für dessen Unternehmen von der Verwaltungsbehörde eine Entziehung oder Beschränkung von Grundeigenthum oder Rechten am Grundeigenthum im Wege der Enteignung vorgenommen ist, kann und darf sich daher der Entschädigungspflicht nicht mit dem Einwande entziehen, dass die Enteignung nur formell zu Gunsten seines Unternehmens, in Wahrheit aber ganz oder hauptsächlich zu Gunsten eines Dritten erfolgt sei, oder dass sein Unternehmen ganz oder hauptsächlich im Interesse eines

Dritten ausgeführt werde. Für die Entscheidung massgebend ist indessen nicht dieser, bereits früher vom R.G. (Entsch. Bd. 9 S. 278) hervorgehobene und anerkannte, sachliche Gesichtspunkt, sondern vielmehr der formale, dass ein solcher Einwand im gerichtlichen Verfahren aus einem doppelten Grunde überhaupt nicht erhoben werden konnte. Die Zuständigkeit der Behörden ist im Enteignungsgesetze so geordnet, dass die Verwaltungsbehörden endgiltig darüber zu bestimmen haben, was enteignet werden soll, in welchem Umfange solches zu geschehen hat und für wen und zu wessen Gunsten die Enteignung stattfinden soll. Die Gerichte sind nur berufen unter gewissen Voraussetzungen (Antrag und vorgängige Entscheidung der Verwaltungsbehörde) über die Entschädigung zu befinden. Sie sind daher nicht zuständig, diejenigen Massnahmen, Erklärungen und Beschlüsse der Verwaltungsbehörden, welche nicht die Entschädigung, sondern unmittelbar die Entziehung oder Beschränkung von Grundeigenthum oder Rechten am Grundeigenthum zum Gegenstande haben, nachzuprüfen und sie formell oder sachlich zu ändern. Es würde nun aber eine sachliche Aenderung eines solchen Beschlusses der Verwaltungsbehörde bedeuten, wenn das Gericht dem erhobenen Einwande entsprechen und den Widerbekl. von der ihm durch die Verwaltungsbehörde auferlegten Entschädigungspflicht befreien wollte, weil die in Frage stehende Enteignung nach der Ansicht des Gerichts nicht im Interesse des Widerbekl. bewirkt sei. Das Gericht würde damit den Enteignungserklärungen und Beschlüssen der Verwaltungsbehörde materiell einen ganz anderen Inhalt geben und eine Enteignung, die von der Verwaltungsbehörde für den Widerbekl. und zu dessen Gunsten beschlossen und angeordnet war, der Sache und der Wirklichkeit nach zu einer Enteignung machen, die zu Gunsten einer ganz anderen Persönlichkeit stattfände. Das liegt ausserhalb der Macht und Zuständigkeit der Gerichte, die damit in das oben umschriebene, ihnen verschlossene und nur den Verwaltungsbehörden zugewiesene Gebiet eingreifen würden. Ein Einwand, der solches von den Gerichten begehrt, ist daher unzulässig. Diese Unzulässigkeit ergiebt sich aber auch noch von einem anderen Standpunkte aus, nämlich von dem des Entschädigungsverfahrens. Das R.G. hat in einer früheren Entscheidung (Entsch. Bd. 7 S. 225) ausgesprochen, dass der Unternehmer die Aktivlegitimation der im Verwaltungsverfahren von der Verwaltungsbehörde als entschädigungsberechtigt Angenommenen im gerichtlichen Verfahren nicht zum Gegenstande der Entscheidung machen könne, weil mit dem Wegfalle des als entschädigungsberechtigt Angenommenen es an einer der für das Verwaltungsverfahren erforderlichen Voraussetzungen, die überhaupt nicht Gegenstand richterlicher

Prüfung seien, fehlen würde, der Rechtsweg lediglich die Feststellung der Regierung in Bezug auf die Entschädigung nach Massgabe der §§ 27 und 30 des Enteignungsgesetzes betreffe und damit eine Prüfung der in dem Enteignungsbeschlusse der Regierung angenommenen Legitimation der Interessenten ausgeschlossen sei. Dieser Grundsatz muss in verstärktem Masse in Ansehung der von der Verwaltungsbehörde im Entschädigungsverfahren angenommenen Passivlegitimation des Entschädigungspflichtigen gelten. Die stillschweigenden oder ausdrücklichen Feststellungen und Annahmen der Verwaltungsbehörde bezüglich der Person des Entschädigungsberechtigten und Entschädigungsverpflichteten bilden die Stützpunkte des verwaltungsbehördlichen Entschädigungsverfahrens. Wäre es rechtlich möglich, im nachfolgenden gerichtlichen Verfahren diese Stützen wegzuräumen, so würde damit das verwaltungsbehördliche Verfahren in sich zusammenfallen. Dem Vorbringen der Parteien im gerichtlichen Verfahren eine solche Wirkung zu leihen, ist um so mehr ausgeschlossen, als das Mass und der Umfang der Entschädigung mit der Person des Entschädigungsberechtigten und des Entschädigungspflichtigen in näherem Zusammenhang steht, wofür es genügt, bezüglich des Entschädigungsberechtigten auf die Bestimmungen im § 8 Abs. 2 und § 9 Abs. 4 des Enteignungsgesetzes und bezüglich des Entschädigungspflichtigen auf den Grundsatz hinzuweisen, dass dieser nicht nur für das entzogene Eigenthum Entschädigung zu leisten hat, sondern auch für die Nachtheile, welche für das dem Enteigneten verbliebene Grundeigenthum in ursächlichem Zusammenhange mit der Enteignung für sein, des Entschädigungspflichtigen, Unternehmen erwachsen sind. Würde es zugelassen, dass im gerichtlichen Verfahren ganz andere Personen an die Stelle derer gesetzt würden, die im Verwaltungsverfahren als die Entschädigungsberechtigten und Entschädigungspflichtigen behandelt sind, so würde auch insofern das gerichtliche Entschädigungsverfahren dem verwaltungsbehördlichen gegenüber auf eine neue Grundlage gestellt, was zweifellos der Absicht des Gesetzes widerstreiten würde. Mit dem im Vorstehenden dargelegten Grundsatze, dass im gerichtlichen Verfahren die von der Verwaltungsbehörde angenommene Aktiv- und Passivlegitimation des Entschädigungsberechtigten und Entschädigungspflichtigen nicht angegriffen werden kann, befindet es sich nicht in Widerspruch, dass das R.G. stetig auch denjenigen Nebenberechtigten (§ 11 des Enteignungsgesetzes, Hypothekargläubiger, Miether u. s. w.), welche als solche bei dem verwaltungsbehördlichen Entschädigungsverfahren nicht betheiligt waren, die Beschreitung des Rechtsweges gestattet hat (vergl. Entsch. Bd. 5 S. 281, Bd. 24 S. 205, Bd. 28 S. 263). Die Aktivlegitimation der im Ver-

waltungsverfahren als zur Geltendmachung der Entschädigung berechtigt angenommenen Personen wird dadurch nicht berührt, sondern bleibt bestehen.

Nr. 24. Entsch. des Königl. Sächs. Ministeriums des Innern.

III. Abtheilung. Vom 14. Oktober 1899.

(Fischer's [Schelcher's] Zeitschr. Bd. 21. S. 57.)

Behandlung von Wasserlaufsberichtigungen, die durch eine mit dem Enteignungsrechte ausgestattete Eisenbahnanlage veranlasst werden.

Der Kreishauptmannschaft Z. werden die mit Beschluss vom — — — überreichten Pläne und Schriftstücke zur Verfügung des Weiteren mit dem Bemerken zurückgegeben, dass es bezüglich der infolge des Baues der Chemnitzthalbahn erforderlichen Wasserlaufsberichtigungen der Absetzung des in §§ 2 flg. des Gesetzes vom 15. August 1855 vorgeschriebenen Verfahrens nicht bedarf. Denn es handelt sich hierbei um Nebenanlagen, die zu einem mit dem Enteignungsrechte ausgestatteten öffentlichen Eisenbahnunternehmen gehören. Ueber die Zweckmässigkeit und Nothwendigkeit solcher Anlagen ist nach § 4 des Gesetzes vom 3. Juli 1835 im anhängigen Enteignungsverfahren für die Hauptanlage von der mit der Vollziehung der Enteignung betrauten Behörde Entschliessung zu fassen, und es findet zur Durchführung der betreffenden Nebenanlagen das für die Hauptanlage eingeleitete Enteignungsverfahren ohne Weiteres mit Anwendung. Ueber die aus der Veränderung der Wasserläufe abgeleiteten Entschädigungsansprüche Dritter ist in diesem Verfahren ebenfalls Entscheidung zu treffen.

Nr. 25. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Straf-Senat. Vom 19. Oktober 1899.

(Deutsch. Jur.-Zeitg. V (1900). Nr. 3. S. 74. Ziff. 10.)

Fälschung öffentlicher Urkunden (Telegramme).

Der Angekl. hatte in einem empfangenen Telegramm den Tag der Ankunft und den Ankunftsort verändert. Die gegen seine Verurteilung wegen Urkundenfälschung erhobene Rev. wurde verworfen und ausgeführt: Der Inhalt eines Telegramms sei eine Privatmitteilung und nach demselben fraglich, ob es urkundlichen Charakter habe oder nicht. Die von dem Telegraphenbeamten vorangeschickten Vermerke über Abgang und Ankunft des Telegramms seien aber unmittelbar beweiskräftig und bei der Zuständigkeit der Beamten öffentliche Urkunden und ihre Verfälschung strafbar. Es sei unrichtig, dass dieselben Bestandteil der Depesche seien, und sie seien nicht nebensächlich. Sei die Depesche auch Eigentum des Empfängers, so sei doch auch diesem

nicht gestattet, in rechtswidriger Absicht und zum Zwecke der Täuschung eine ihm gehörige öffentliche Urkunde zu verfälschen.

Nr. 26. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 24. Oktober 1899.

Unfall-Versich.-Ges. v. 6. Juli 1884. § 98. Übergang der Entschädigungsforderung des Verletzten gegen Dritte auf die Berufsgenossenschaft.

Die Revision konnte nicht für begründet erachtet werden. Soweit das O.L.G. ausgeführt hat, der Entschädigungsanspruch, der dem Verletzten Philipp Z. gegen den Bekl. zugestanden habe, sei nach § 119 des Gesetzes vom 5. Mai 1886, betreffend die Unfall- und Krankenversicherung der in landwirthschaftlichen Betrieben beschäftigten Personen, auf die Kl. übergegangen, ist in seinen Ausführungen ein Rechtsirrthum nicht enthalten. Dieser Paragraph enthält dieselbe Vorschrift wie § 98 des Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 und giebt ebenso wie letzterer zu Zweifeln Veranlassung, soweit es sich um den Umfang handelt, in dem die dem Verletzten gegen Dritte zustehende Entschädigungsforderungen auf die Berufsgenossenschaft übergehen. Das R.G. hat aber bereits in einem Urtheile vom 26. November 1889 (Entsch. Bd. 24 S. 126) ausgeführt, dass die Fassung des Gesetzes zu eng und die Anwendung der Vorschrift mit Rücksicht auf Grund und Zweck des Gesetzes, nicht auf solche Fälle zu beschränken sei, in denen ein Dritter den Unfall durch sein Verschulden herbeigeführt habe. Zu einem Abgehen von dieser Auffassung, die sich das O.L.G. angeeignet hat, geben die Ausführungen des Rkl. keine Veranlassung. Die in dem erwähnten Urtheile aufgestellten Grundsätze führen aber folgerichtig zu der Annahme, dass auch die Entschädigungsforderung des Verletzten gegen einen Arzt oder Kurpfuscher, der den aus dem Unfall erwachsenen Schaden durch falsche Behandlung vergrössert hat, auf die Berufsgenossenschaft übergeht, die diesen Schaden ersetzen muss. Der Rkl. macht nun zwar geltend, die Kl. sei nicht verpflichtet gewesen, dem Verletzten auch denjenigen Schaden zu vergüten, der durch seine falsche Behandlung Seitens des Bekl. entstanden sei. Aber auch soweit das O.L.G. im Anschluss an die Praxis des Reichsversicherungsamtes (vergl. Handbuch der Unfallversicherung S. 147, 149, 150) angenommen hat, dem durch einen Unfall Beschädigten seien auch solche Nachtheile zu vergüten, die unter Mitwirkung anderer Umstände z. B. durch falsche ärztliche Behandlung entstanden seien, sind dessen Ausführungen nicht zu beanstanden. Hinsichtlich des Einwands des Bekl., der Vater des Verletzten, wie dieser selbst, hätten ihm gegenüber

auf jede Forderung wegen unrichtiger Behandlung verzichtet, hat das O.L.G. allerdings rechtsirrthümlich angenommen, ein solcher Verzicht sei schon deshalb nicht massgebend, weil der Entschädigungsanspruch des Bekl. schon im Augenblicke seiner Entstehung auf die Berufsgenossenschaft übergegangen sei. Wie das R. G. schon mehrfach ausgesprochen hat, geht der Entschädigungsanspruch gegen den Dritten erst dann auf die Berufsgenossenschaft über, wenn der Verletzte, dem es frei steht, seinen Anspruch gegen den Dritten geltend zu machen, sich statt dessen an die Berufsgenossenschaft hält und diese dem Verletzten daraufhin Leistungen gewährt hat oder wenigstens ihre Verpflichtung hierzu festgestellt ist. (Vergl. Entsch. Bd. 24 S. 126 ff. bes. S. 127, 131, 132, Bd. 28 S. 92, 93 und Bd. 31 S. 27, 28.) Die Zurückweisung der Einrede des Verzichts durfte deshalb nicht lediglich aus dem Grunde erfolgen, weil dem Verletzten niemals eine Forderung des Bekl. zugestanden habe. Die angefochtene Entscheidung wird aber durch die weiteren Erwägungen des O.L.G. gerechtfertigt.

Nr. 27. Entsch. des Kassationshofes in Rom.

Vom 28. Oktober 1899.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. VIII (1900). Nr. 4. S. 125.)

Eintreten des Empfängers in den Frachtvertrag. Der Empfänger kann die ihm aus dem Frachtvertrage zustehenden Rechte nur ausüben, wenn er das Gut annimmt.

Bei Ankunft auf der Bestimmungsstation Orvieto hatten an einer aus 5 Ballen Baumwollgewebe bestehenden Sendung 2 Ballen gefehlt. Der Empfänger verweigerte aus diesem Grunde die Annahme; er behauptete, die Sendung als gänzlich in Verlust geraten betrachten zu dürfen, und verlangte von der Eisenbahn die entsprechende Schadensvergütung.

Die Eisenbahn anerkannte den Verlust der beiden Kolli, bestritt jedoch dem Empfänger das Reklamationsrecht, weil er das Gut nicht angenommen habe. Der letztere belangte darauf die Eisenbahn gerichtlich auf Vergütung des ihm erwachsenen Schadens, für den er Beweis anbot. Die Eisenbahn machte präjudiziell die Einrede der mangelnden Aktivlegitimation des Klägers und diejenige der Verjährung geltend und anerkannte, auf den Thatbestand eingehend, ihre Haftpflicht nur so weit, als die Vergütung des Wertes der zwei fehlenden Kolli, nach Massgabe der Bedingungen des angewandten Specialtarifs, in Frage komme.

Die erste Instanz wies die beiden Einreden zurück und liess den vom Kläger angebotenen Beweis zu. Das Appellationsgericht bestätigte die Zurückweisung der Einreden der Eisenbahn, erklärte aber auch den

Schadensnachweis des Klägers für unzulässig und verurteilte die Eisenbahn lediglich zur Zahlung des Wertes der beiden in Verlust geratenen Ballen.

Der Kassationshof, an den die Eisenbahn rekurrierte, wies die Klage wegen mangelnder Legitimation ab. Gründe: Das angegriffene Urteil geht von der irrigen Ansicht aus, dass der Eisenbahn-Frachtvertrag stets den im Titel XIII des Handelsgesetzbuches enthaltenen allgemeinen Bestimmungen unterliege und dass das Gesetz vom 27. April 1885, durch welches die Tarife und Transportbestimmungen sanktioniert werden, nur Zusatz-Bestimmungen oder erklärende Artikel enthalte, die als Ausführungs- und Normativ-Bestimmungen für die Anwendung der allgemeinen Rechtsgrundsätze auf das besondere Transportmittel der Eisenbahn zu gelten hätten, jedoch nicht über dem Handelsgesetzbuche stehen oder dasselbe aufheben oder den Frachtvertrag in davon verschiedener Weise regeln könnten. Die Betriebsverträge und die Eisenbahn-Gütertarife bildeten jedoch einen integrierenden Bestandteil des sie sanktionierenden Gesetzes und hätten daher Kraft und Wirkung von eigentlichen und besonderen Gesetzen, welche in Bezug auf die darin behandelte Materie die vorhergehenden Gesetze und Bestimmungen abändern und aufheben können. Die besondere Natur des Eisenbahntransports mache die Anwendung von Specialvorschriften notwendig, und nachdem für solche Transporte die Grundsätze des Privatrechts allein nicht ausreichten, welchen in Verbindung mit den — durch dem Handelsgesetzbuche nachfolgende Staatsgesetze — sanktionierten Tarifbestimmungen die Frachtverträge unterliegen, so musste festgesetzt werden, wann dieses Verfügungsrecht über das Gut vom Absender auf den Empfänger übergeht. In dieser Hinsicht wurde durch Artikel 109, litt. i, der Tarifbestimmungen angeordnet, dass das Recht des Absenders, auch wenn er das Aufgabe-Anerkenntnis noch in Händen hat, von dem Augenblicke an erlischt, um auf den Empfänger überzugehen, in welchem dieser letztere, unter Annahme der Sendung, den Frachtbrief eingelöst hat, und durch die Artikel 15, 16, 111 und 133 derselben Tarifbestimmungen, dass das Verfügungsrecht über das Gut und die Geltendmachung der aus dem Frachtvertrage herrührenden Klagerechte während des Transports dem Absender zukommen, und dem Empfänger, sobald er nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte die Auslieferung verlangt und die ordnungsmässige Abnahme vollzogen hat.

Wenn diese Bestimmungen im Widerspruche stehen mit den Artikeln 396, 407 und 408 des Handelsgesetzbuches, nach welchen es für den Empfänger zur Geltendmachung der aus dem Frachtvertrage herrührenden Rechte und der Entschädigungsklagen genügt, dass die transportierten

Sachen am Bestimmungsorte angekommen oder die Lieferfristen abgelaufen sind, so haben sie nichtsdestoweniger volle Geltung, weil das Handelsgesetzbuch nur die subsidiäre Rechtsquelle bildet und nur da, wo das Gesetz von 1885 nichts bestimmt oder unvollständig ist.

Daraus folge, dass die Ausübung des Rechtes des Empfängers der vorhergängigen Abnahme des Gutes unterordnet ist, ohne welche er nicht behaupten kann, dass er in den Eisenbahn-Frachtvertrag eingetreten ist und an demselben Anteil hat.

Nr. 28. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes.

Vom 30. Oktober 1899.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII (1900). Nr. 24. S. 738.)

Erlässe, welche lediglich die Wiederholung einer früheren Entscheidung oder Verfügung enthalten oder deren Durchführung urgiren, können vor dem Verwaltungsgerichtshofe nicht in Betracht gezogen werden.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat die Beschwerde gegen die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums ddto. 30. December 1898, Z. 71.488, betreffend unentgeltliche Beistellung eines Zimmers sammt Requisitenkammer am Bahnhofe in Falkenau a. E. für die k. k. Postverwaltung, nach §§ 14 und 21 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne weitere Fortsetzung des Verfahrens zurückgewiesen, weil bereits mit dem Erlasse vom 14. Mai 1898, Z. 20.289, das k. k. Handelsministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium unter Hinweis darauf, dass die für Postzwecke am Bahnhofe in Falkenau benöthigten Räumlichkeiten verfügbar gemacht werden können, „nunmehr auf Grund der Bestimmung des Punktes I 1, Absatz 13, der Kundgebung des k. k. Handelsministeriums vom 8. August 1894, R.-G.-Bl. Nr. 174“ den Verwaltungsrath der beschwerdeführenden Gesellschaft ersucht hatte, „ehestens die Uebergabe eines geeigneten Zimmers mit Requisitenkammer zur unentgeltlichen Benützung für Zwecke der Ausübung des Postdienstes am Bahnhofe in Falkenau an die k. k. Postverwaltung zu bewerkstelligen und sich diesbezüglich mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Prag ins Einvernehmen zu setzen“; weil dieser Erlass, von welchem aus der Beschwerde selbst sich ergibt, dass er der beschwerdeführenden Gesellschaft zugekommen sei, und zwar jedenfalls vor Ueberreichung der Eingabe vom 14. Juni 1898, vermöge seiner Beziehung auf die Kundgebung des k. k. Handelsministeriums vom 8. August 1894, R.-G.-Bl. Nr. 174, ungeachtet des Gebrauches der Höflichkeitsformel „wird ersucht“ als eine Entscheidung oder Verfügung im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, angesehen werden

muss und gegen selben eine Beschwerde nicht überreicht wurde, der in Beschwerde gezogene Ministerialerlass vom 30. December 1898, Z. 71.488, aber nur „in Festhaltung des bereits mit dem bezogenen Erlasse eingenommenen Standpunktes“ auf Grund derselben Rechtsnorm „neuerdings“ den gleichen Auftrag ertheilt, nämlich die erwähnten Localitäten nunmehr der k. k. Postverwaltung zur Verfügung zu stellen.

Nr. 29. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 1. November 1899.

(Jur. Wochenschr. 1899. Nr. 87/88. S. 775. Ziff. 21.)

§ 27. Reichsges. betr. die Unfallversicherung der bei Bauten beschäftigten Personen, vom 11. Juli 1887. Über den Begriff „Bauherr“. Der Grundeigenthümer, der auf eigenem Grund und Boden einen Bau ausführen lässt, ist Bauherr im Sinne des Gesetzes.

Es ist davon auszugehen, dass der Gesetzgeber das Wort „Bauherr“ im § 27, wie z. B. in § 367 Nr. 15 Strafgesetzbuchs im Sprachgebrauch des gewöhnlichen Lebens anwendet, wofür übrigens auch anzuführen ist, dass in § 27 auch die Person, für welche der Bauherr haftbar sein soll, nicht mit dem nach § 3 technischen Worte „Unternehmer“ sondern als „Bauunternehmer“ bezeichnet wird. Im gewöhnlichen Leben aber wird Bauherr genannt, wer einen Bau für seine Rechnung entweder mit eigner Hand ausführt oder durch Andere ausführen lässt, sei es im letzteren Falle, dass er (als locator operis) den Bau als Werk an einen Unternehmer (dies Wort im gewöhnlichen Sinne verstanden) verdingt, sei es, dass er (als conductor operarum) dazu die Dienste Anderer annimmt (in Regie baut). Dass der Bauherr Eigenthümer des Grund und Bodens sei, auf welchem gebaut wird, erfordert der Sprachgebrauch keineswegs; auch der Pächter, Niessbraucher, Erbbauberechtigte kann in die Lage kommen, auf dem seinem Rechte unterworfenen Grundstücke für eigene Rechnung einen Bau auszuführen, möge ihn dazu der Vertrag berechtigen oder gar verpflichten; er wird ohne Zweifel als Bauherr anzusehen sein. Wenn aber der Grundeigenthümer selbst auf eigenem Grund und Boden durch einen Werk- (Bau-) meister im Sinne der §§ 925 ff. A. L. R. Thl. I Tit. 11 oder durch angenommene Arbeiter einen Bau ausführen lässt, so ist jedenfalls er der Bauherr. Dass er diese Eigenschaft verliere, wenn er einem Dritten gegenüber, der an der Ausführung des Baues ein Interesse hat, zu dieser Ausführung als Gegenleistung für Ueberlassung des Grundstücks sich verpflichtet hat, — wie solches das B. G. annimmt — ist mit dem Gebrauch des Wortes Bauherr im täglichen Leben nicht in Einklang zu bringen.

Nr. 30. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 3. November 1899.

§ 13. I 22. Preuss. Allg. Landr. Ein Anspruch der Anlieger einer Strasse gegen die Gemeinde, dass die Strasse eine gewisse äussere Beschaffenheit in Betreff der Pflasterung etc. habe, besteht civilrechtlich nicht.

Der Anspruch der Kl., dass die Bekl. die von ihr entfernte Pflasterung wieder erneuern und die Streitfläche wieder strassenmässig herstelle, ist unbegründet. Ein solcher Anspruch besteht nach dem geltenden Cirilrecht nicht. Popularklagen derartigen Inhalts giebt es, wie schon erwähnt, nach preussischem Rechte überhaupt nicht und auf das servitutarische Recht der Hauseigenthümer an der Strasse kann ein solcher Anspruch nicht gestützt werden, weil dieser seinem Inhalte nach auf die oben angegebenen Berechtigungen der Hauseigenthümer beschränkt ist und nach der Gestaltung jenes Rechtes nicht anerkannt werden kann, dass darin die Befugniss der Hauseigenthümer eingeschlossen sei, von der Gemeinde zu verlangen, dass die Strasse eine gewisse äussere Beschaffenheit zeige, insbesondere in dieser oder jener Weise oder überhaupt befestigt oder gepflastert sei. Eine derartige Berechtigung ist um so mehr ausgeschlossen, als sie mit dem öffentlichen Charakter der Strasse, auf dem das ganze servitutarische Recht der Hauseigenthümer ruht, und mit dem geltenden öffentlichen Recht, an dem jenes Dienstbarkeitsrecht seine Schranke findet, völlig unverträglich ist. Die Aufsicht über die öffentlichen Wege sowie die Sorge dafür, dass den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs in Bezug auf das Wegewesen Genüge geschehe, liegt der Wegepolizeibehörde ob (§ 55 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883). Sie hat daher — vorbehaltlich der Entscheidung der Verwaltungsgerichte, falls diese von den Wegebaupflichtigen angerufen werden — ausschliesslich darüber zu befinden, wie ein öffentlicher Weg beschaffen sein soll, insbesondere ob und wie er zu befestigen ist. Diese Frage lässt nach der Natur der Dinge nur eine Beantwortung zu; die Strasse kann nicht nach öffentlichem Recht so und zugleich nach Privatrecht anders beschaffen sein. Es ist daher rechtlich nicht möglich, dass neben den Entschliessungen, Willenserklärungen und Anordnungen der Wegepolizeibehörde über die Beschaffenheit eines öffentlichen Weges auch noch auf Grund eines Privatrechtes der Anlieger Entscheidungen des Civilrichters hierüber, d. h. also über eben denselben Gegenstand ergehen könnten. Besteht ein gewisser Zustand der Strasse mit Wissen und Willen der Wegepolizeibehörde, so würde eine von dem Civilrichter angeordnete Aenderung desselben mit dem Willen der Polizeibehörde in Widerspruch treten

und gegen deren Willen geschehen; das würde unzulässig sein; wäre der Wille der Polizeibehörde aber ebenfalls auf eine Aenderung jenes Zustandes gerichtet, so würde diese doch nach Art und Umfang nur nach Massgabe der Entschliessungen der Polizeibehörde erfolgen können und dürfen, nicht nach den von Anderen gegebenen Bestimmungen. Es kann eben in diesem Punkte neben dem öffentlich-rechtlichen Verhältniss nicht zugleich ein auf dasselbe gerichtete privatrechtliches bestehen, oder mit anderen Worten, eine privatrechtliche, der Gemeinde den Hauseigenthümern gegenüber obliegende, im Civilrechtswege verfolgbare Verpflichtung, den Strassen eine gewisse Beschaffenheit zu geben oder sie darin zu erhalten, kann neben der öffentlichen, rechtlichen Verpflichtung der Gemeinde zur Instandsetzung und Unterhaltung der Strasse keine Existenz haben. Besteht aber derartiges Recht der Hauseigenthümer nicht, so können Kl. auch nicht im Besitz eines solchen gestört sein, und der erhobene Anspruch war daher aus diesem Grunde zurückzuweisen.

Nr. 31. Entsch. des Bezirksgerichts Stadt Brünn.

Vom 8. November 1899.

(Allgem. Tarif-Anz. XIX (1900). Nr. 5. S. 82.)

Wenn der Tarif, dessen Anwendung im Frachtbriefe verlangt wurde, einen directen Satz zwischen der Aufgabs- und Abgabsstation nicht enthält, so ist die Fracht in der Weise zu berechnen, dass der directe Satz zwischen der Aufgabs- und der, der Abgabsstation nächstgelegenen Zwischenstation, für welche der Tarif einen directen Satz enthält, mit dem Localtarife der letzteren bis zur Abgabsstation combinirt wird.

Die Vorschrift „Verzollung an der österreichisch-ungarischen Grenze" ist der die Anwendung des directen Tarifes ausschliessenden Vorschrift der Verzollung bei einem bestimmten Zollamte nicht gleichzuachten.

Durch die Vorschreibung der Verzollung an der österreichisch-ungarischen Grenze war nach übereinstimmenden Gutachten beider Sachverständiger die Anwendung des directen Tarifes nicht ausgeschlossen und spricht für die Richtigkeit dieses Sachverständigen-Gutachtens auch schon die von der beklagten Seite angezogene Bestimmung Punkt 14 der für den Verkehr mit Rumänien giltigen Zusatz-Bestimmungen zu Art. 6 des I. Ue. ihrem Wortlaute, da dortselbst die Rede von einem bestimmten Grenzzollamte ist, und füglich nicht behauptet werden kann, dass die österreichisch-ungarische Grenze ein bestimmtes Grenzzollamt ist. — Was die Bezeichnung der Bestimmungsstation Olmütz Stadtbahnhof anbelangt, so entspricht sie allerdings den Instradirungsvorschriften nicht; diese Verkehrsleitungsvorschriften sind aber zugestandenermassen im Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt nicht kundgemacht worden, können

daher ob Mangel der gehörigen Verlautbarung als bindend für das verfrachtende Publicum nicht angesehen werden. Der Umstand, dass man in der Aufgabestation auf Nachfrage über diese Vorschriften belehrt werden kann, vermag das Requisit der gehörigen Kundmachung nicht zu ersetzen. Da nun dem Frachtbriefinhalte zu Folge von dem Absender ausdrücklich die Anwendung des Ausnahmetarifes 6 verlangt worden war, und gemäss des Tarif-Theiles I, Abth. A, bezw. Art. 6 des I. Ue., die Bahn in Ermangelung der Vorschreibung des einzuhaltenden Transportweges denjenigen Weg zu wählen hat, der für den Absender am zweckmässigsten ist, muss entschieden gefolgert werden, dass die Abfertigung im Verbandsverkehre nach der weitest gelegenen Station unter Anwendung des directen Tarifes als die zweckmässigste im vorliegenden Falle anzusehen war. Schon das allgemeine öffentliche Interesse und die Billigkeit erheischen es, dass aus der, gegen die Instradirungsvorschriften verstossenden Bezeichnung des Bestimmungsbahnhofes (Empfangsstation), die Ausschliessung der Anwendung des directen Tarifes, eine das Publicum so hart treffende Folge, nicht hergeleitet werde, zumal die Bahnverwaltung in keiner Weise geschädigt erscheint, da sie ja die Fracht vom Nordbahnhofe in Olmütz zum Stadtbahnhofe berechnet und bezahlt erhalten hat. Es liegt auch kein annehmbarer plausibler Grund dafür vor, bei einer Bestimmungsstation noch Unterschiede zwischen den einzelnen Bahnhöfen mit so nachtheiligen Folgen für das verfrachtende Publicum zu machen.

Nr. 32. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 13. November 1899.

(Allgem. Tarif-Anz. XIX (1900). Nr. 9. S. 159.)

Hat die Eisenbahn den Zustand des Beschädigten Gutes nicht bestimmungsmässig festgestellt (Betriebsreglement § 71), so greift richterliches Ermessen gemäss § 273 der Civilprozessordnung Platz.

Die Bahn hat nur die Höhe des angesprochenen Schadens angefochten, ihre Verpflichtung zum Schadenersatz anerkannt.

Da nun die Bahnorgane entgegen den Bestimmungen des § 71 Betr.-Regl. den Zustand der Sendung beim Einlangen in B. nicht entsprechend feststellten, um daraus Schlüsse auf die Höhe des Schadens ziehen zu können, und nachdem auch der Schaden nicht abgeschätzt wurde, sondern nur der Anspruch der Partei in das Thatbestandsprotokoll aufgenommen wurde, und da die Eruirung der Personen, welche über den Zustand der Sendungen aussagen könnten, Schwierigkeiten machen würde, endlich die Vernehmung der Zeugen umständlich wäre, wurde die Höhe des Schadens gemäss § 273 C. P. O. vom Richter festgesetzt.

Hierbei liess sich der Richter von der Erwägung leiten, dass der Sachverständige nach seinen in seiner Fabrik in Steiermark gemachten Erfahrungen sich leiten liess, wo die Kosten der Trocknung mit Dampf höher sind, weil die Kohle dort theuerer als in Brüsau ist, somit der Betrag von 4 K angemessen sein dürfte, und dass noch hiezu ein Betrag als Ersatz für die Entwerthung der Lumpen durch die Vernässung hinzugekommen, indem trotz der Trocknung eine gewisse Entwerthung dennoch eintrete. So wurde der Schaden, welcher der Partei durch die Vernässung der Lumpen zugefügt wurde, bezw. der ganze Betrag des Minderwerthes des Gutes gemäss § 83 Betr.-Regl. mit 6 K für je 100 Kg. angenommen und demgemäss die obigen Beträge zugesprochen.

Nr. 33. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Straf-Senat. Vom 16. November 1899.

(D. Jur.-Zeitg. V (1900). Nr. 9. S. 208.)

Hausfriedensbruch. Der Strassenbahnwagen kann nicht als Geschäftsraum im Sinne des § 123 R.-Strf.-G.-B. angesehen werden.

Die Rev. der Staatsanwaltsch. nimmt für einen Strassenbahnwagen die Eigenschaft eines Geschäftsraumes in Anspruch. Das RG. verwarf die Rev., weil der Begriff eine wesentliche, hauptsächliche und einigermassen dauernde Bestimmung des fraglichen Raums zum Betrieb gewisser Geschäfte erfordere. Ein Strassenbahnwagen sei aber hauptsächlich zum Transport der Passagiere bestimmt; dass der Abschluss der Transportverträge zwischen Passagieren und Schaffnern in dem Wagen stattfinde, sei nebensächlich und durchaus nicht notwendig. Der Wagen könne also nicht als Geschäftsraum i. S. des § 123 StrGB. betrachtet werden.

Nr. 34. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Straf-Senat. Vom 25. November 1899.

§§ 44, 46, 151 Ver. Zollgesetz. Der Eisenbahnzugführer ist für die Verletzung des Zollverschlusses verantwortlich, auch wenn nicht nachgewiesen ist, dass er denselben unverletzt übernommen hat.

Der Eisenbahnzugführer S. war vom LG. H. freigesprochen worden, weil nicht nachgewiesen sei, dass er einen Zollverschluss, der beim Entladen verletzt befunden wurde, unverletzt übernommen habe. Das RG. hob das Urt. auf in Erwägung, die Abfertigung unter Zollverschluss mit Begleitschein I geschehe unter der Verpflichtung der §§ 44, 46 VZG., damit, wenn die Beschaffenheit des Verschlusses als gut bestätigt werde, die Zollbehörde Sicherheit habe, dass der Verschluss unverändert erhalten werde. Da die Eisenbahn nur durch Beamte handle, müsse

sie diese in den Stand setzen, das Nötige vorzusorgen. Vorsatz oder Fahrlässigkeit sei zum Delikt des § 151 VZG. nicht erforderlich, es genüge die Thatsache des verletzten Verschlusses, und müsse der letzte Warenführer haften, wenn mehrere sich folgten und der Verschluss verletzt sei, derselbe aber die unverletzte Uebernahme bestätigt habe. Eine Feststellung der unverletzten Uebernahme sei nicht erforderlich.

Nr. 35. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Straf-Senat. Vom 4. Dezember 1899.

R.-Strf.-G.-B. § 304. Zerstörung von Gegenständen des öffentlichen Nutzens.

Der Angekl. hatte Bäume, welche auf einer öffentlichen Staatsstrasse standen, abgehauen. Er ist aus § 304 StrGB. bestraft und seine Rev. verworfen, weil festgestellt sei, dass die Bäume auf einer Chaussee standen und zum öffentlichen Nutzen und zur Verschönerung der Strasse dienten. Dagegen könne auch das behauptete Eigentum nicht vor Strafe schützen, weil aus diesem nicht ohne weiteres das Recht entspringe, Gegenstände, welche dem öffentlichen Nutzen dienen, zu beseitigen. Ein besonderes Recht hierzu sei nicht behauptet und festgestellt. Die Meinung, dass das Eigentum jenes Recht gebe, sei irrig und betreffe einen strafrechtlichen Irrtum.

Nr. 36. Entsch. des Preuss. Gerichtshofes zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte.

Vom 9. Dezember 1899.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1900. Heft 2. S. 601.)

Unzulässigkeit des Rechtsweges in Betreff der im Zivilversorgungsschein angegebenen Entlassungsgründe. Durch die Grundsätze für die Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen mit Militäranwärtern wird ein Recht auf Anstellung nicht gewährt; die Grundsätze enthalten nur Anweisungen an die Behörden.

Dass die Eisenbahndirektionen als Provinzialbehörden im Sinne des § 3 des Gesetzes vom 8. April 1847 (G.S. S. 170) bezw. des § 2 der Verordnung vom 1. August 1879 (G.S. S. 573) anzusehen und zur Erhebung des Kompetenzkonflikts befugt sind, wird zwar von Oppenhoff Ressortverhältnisse S. 482 bestritten, ist aber jedenfalls nach der heutigen Stellung der Eisenbahndirektionen im Staatsorganismus, wonach ihnen neben der Leitung der gewerblichen Seite des Eisenbahnbetriebes zugleich die Ausübung staatsrechtlicher Funktionen (Beaufsichtigung der Bahnpolizei, oberste Handhabung der staatlichen Beamtendisziplin ihres Ressorts innerhalb der Provinz) obliegt, welche Stellung in § 6 des Allerhöchsten Erlasses, betreffend Umgestaltung der Eisenbahnbehörden,

vom 15. Dezember 1894 (G. S. 1895 S. 11) ihre ausdrückliche Anerkennung dahin gefunden hat, dass als ihre Obliegenheit die Verwaltung der zu ihrem Bezirk gehörigen Eisenbahnstrecken mit den den Provinzialbehörden zugewiesenen Rechten und Pflichten bezeichnet wird, nicht zu bezweifeln und von dem unterzeichneten Gerichtshof auch bereits ausgesprochen. Der Kompetenzkonflikt ist aber auch begründet.

Unstreitig ist, dass der Kläger aus seinem Amte entlassen ist, weil seine vorgesetzte Dienstbehörde angenommen hat, dass er an einer Reisenden in einem Zuge, welchem er als Begleiter zugetheilt war, gegen ihren Willen unzüchtige Handlungen vorgenommen. Die Entlassung ist also im Disziplinarwege erfolgt, wozu nach § 83 des Gesetzes vom 21. Juli 1852 die Einleitung eines förmlichen Disziplinarverfahrens nicht erforderlich war. Auf Grund des § 27 der vom Bundesrath aufgestellten Grundsätze für die Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen bei den Reichs- und Staatsbehörden, welcher dahin lautet:

> „Erfolgt das Ausscheiden aus der Stelle unfreiwillig aus anderen als den in § 26 bezeichneten Gründen, so sind dieselben in dem Zivilversorgungsschein zu vermerken, bevor dessen Rückgabe erfolgt",

ist der Entlassungsgrund im Zivilversorgungsschein anzugeben. Die Beklagten erblicken in dieser Eintragung eine Disziplinarmassregel und halten deshalb nach § 5 des Gesetzes vom 24. Mai 1861 nur die Beschwerde bei der vorgesetzten Dienstbehörde, nicht aber den Rechtsweg für zulässig. Gegen diese Auffassung des Vermerks des Entlassungsgrundes im Zivilversorgungsschein als einer Disziplinarstrafe wendet sich der Kläger allerdings mit Recht. Der Vermerk des Entlassungsgrundes findet in allen Fällen statt, in welchen das Ausscheiden aus der Stelle unfreiwillig aus andern, als den in § 26 bezeichneten Gründen erfolgt. Der Vermerk ist also nicht bedingt durch die Entlassung auf Grund eines Dienstvergehens, sondern lediglich durch Unfreiwilligkeit des Ausscheidens, welche auch ohne ein Dienstvergehen vorhanden sein kann. Wird ein Beamter wegen eines Dienstvergehens entlassen, so besteht die Disziplinarstrafe in der Entlassung. Dagegen macht die Angabe des Entlassungsgrundes in diesem Falle den Vermerk im Zivilversorgungsschein nicht zu einer Disziplinarstrafe, denn weder kennt das Disziplinargesetz vom 21. Juli 1852 eine solche Disziplinarstrafe, noch macht der gedachte § 27 einen Unterschied in der rechtlichen Natur des Vermerks, je nachdem der Entscheidungsgrund in einem Dienstvergehen besteht oder auf anderen Umständen beruht.

Dagegen ist der Rechtsweg aus einem andern Grunde zu versagen.

Während die ältere Gesetzgebung Preussens die gesammten Beziehungen der Beamten zum Staate dem öffentlichen Rechte unterstellt und dem Rechtswege entzogen hatte, hat das Gesetz vom 24. Mai 1861 bezüglich der vermögensrechtlichen Ansprüche der Staatsbeamten aus ihrem Dienstverhältniss den Rechtsweg gestattet. Ein solches Vermögensrecht erblickt der Kläger in dem Recht auf Anstellung, welches ihm durch den Vermerk im Zivilversorgungsschein gemäss § 27 Abs. 2 der „Grundsätze“ entzogen sei. Allein zunächst wird dem Inhaber des Zivilversorgungsscheins durch die „Grundsätze“ ein Recht auf Anstellung überhaupt nicht gewährt. Dieselben betreffen lediglich Anweisungen an die Behörden, welche dadurch bei Vorhandensein gewisser Voraussetzungen zur Anstellung der Militäranwärter verpflichtet werden. Sie bezwecken, dem Staatsinteresse an der einheitlichen Regelung der Aussichten der Militäranwärter entgegenzukommen, nicht aber, den letzteren einen Anspruch dem Staate gegenüber zu schaffen. Die Auffassung des Klägers lässt aber auch ausser Acht, dass das Gesetz vom 24. Mai 1861 nnr für vermögensrechtliche Ansprüche der Staatsbeamten aus ihrem Dienstverhältniss den Rechtsweg eröffnet, nicht aber für den Anspruch auf Anstellung, also auf ein erst zu begründendes Dienstverhältniss. Die Anstellung ist Ausfluss der Landeshoheit des Staates und deshalb ebenso, wie die Entlassnng aus dem Dienste dem Rechtswege grundsätzlich entzogen. Anzuerkennen ist, dass der Kläger ein Interesse an der Beseitigung des Vermerks hat, und dass dieses Interesse auch ökonomischer Natur ist, da von dem Vermerk seine Aussichten auf Wiederanstellung abhängen. Diese Aussicht ist aber kein im Rechtswege verfolgbarer Anspruch.

Der Rechtsweg war demnach mangels eines vermögensrechtlichen Anspruchs aus einem Dienstverhältniss für unzulässig zu erklären.

Nr. 37. Entsch. des Oberlandesgerichts Colmar.

2. Civil-Senat. Vom 13. Dezember 1899.

(Jur. Zeitschr. f. Els.-Lothring. Jahrg. 25. Heft 3/4. S. 146.)

Internationales Frachtrecht. Umfang des gesetzlichen Pfandrechts der Bahn. Art. 13, 20, 21 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 (R.G.B. 1892, S. 793).

R. sandte aus Ungarn via Romanshorn an den Beklagten nach Metz einen Wagen Bohnen und veranlasste die Klägerin, Schweizer Nordostbahn, letzteren franko Fracht Metz mit Nachnahme von 990 M. zn expediren; in dieser Summe steckt ein Theil des Kaufpreises. Wegen dieser Nachnahme verweigerte der Beklagte die Annahme der Waare. Von dem aus ihrer öffentlichen Versteigerung erzielten Erlös wurden

990 M. an die Reichseisenbahnverwaltung abgeführt und von ihr für Rechnung der Klägerin vereinnahmt. Gegen die Reichseisenbahnverwaltung als Drittschuldnerin liess der Beklagte wegen einer ihm angeblich gegen R. aus jener Bohnenlieferung zustehenden Gegenforderung, die nach Annahme des Beklagten dem R. gegen gedachte Verwaltung zustehende Forderung auf Herauszahlung der 990 M. im Wege des Arrestes pfänden. Dem Widerspruche der Klägerin gegen diese Pfändung wurde unter deren Aufhebung in II. Instanz stattgegeben aus folgenden, den sonstigen Sachverhalt ergebenden

Gründen:

Dass ein Vertragsverhältniss zwischen dem Beklagten, der als Empfänger die Annahme des Gutes verweigert hat, und der Klägerin nicht besteht, bedarf keiner Ausführung. Anderseits durfte ohne Zweifel das Lagerhaus Romanshorn — hier unbestritten rechtlich identisch mit der Schweizerischen Nordostbahn — auf das an sie gerichtete Ersuchen des R. eingehen und hatte sich dabei nicht zu fragen, ob die nachträgliche Belastung des Gutes mit einer Nachnahme dem zwischen R. und dem Beklagten geschlossenen Vertrage zuwiderlaufe. In letzterer Hinsicht ergeben die beigezogenen Akten über den zwischen dem Beklagten und dem R. anhängig gewesenen Prozess, dass dieser sich in der That vertragswidrig durch jene Nachnahme den Kaufpreis der 10000 kg Bohnen, soweit er durch die am 2. Dezember 1895 vom Beklagten acceptirten Tratte nicht gedeckt war, verschafft hat. Die erfolgte Auszahlung der 990 M. an R. seitens der Klägerin ist nicht bestritten worden.

Es fragt sich nun, ob der Klägerin für diesen Betrag ein gesetzliches Pfandrecht zustand. Massgebend ist das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890. Nach seinen Artikeln 6k, 13, 20, 21 muss die gestellte Frage bejaht werden.

Dasselbe unterscheidet zwischen: 1. Nachnahmen, welche sofort bei der Aufgabe des Gutes an den Absender gezahlt werden, ohne die Zahlung beziehungsweise den Eingang seitens des Empfängers abzuwarten: vor Eingang oder Nachnahmen im vorhinein (Baarvorschüsse); 2. Nachnahmen, welche erst nach Zahlung seitens des Empfängers dem Absender ausgezahlt werden: Nachnahmen nach Eingang, welche Nachnahmen in zwei im internationalen Frachtbrief besonders dafür bestimmten Rubriken („Baarvorschüsse“ und „Nachnahmen nach Eingang“) zu verzeichnen und in einer darunter befindlichen Rubrik zu specifiziren sind.

Vorliegenden Falls ist der Baarvorschuss als Fracht specifizirt, während er in Wirklichkeit einen Theil des Kaufpreises darstellt. Aber

auch als Theil des Kaufpreises fällt dieser Baarvorschuss unter diejenigen Forderungen, für welche nach Art. 20 und 21 des internationalen Uebereinkommens die Eisenbahn die Rechte eines Faustpfandgläubigers an dem Gute hat, solange dieses in der Verwahrung der Eisenbahn oder eines Dritten sich befindet, der es für sie inne hat. Es wird dabei nicht unterschieden zwischen Spesennachnahme und Nachnahme des Kaufpreises (Werthnachnahme). (Vergl. Eger, das internationale Uebereinkommen, S. 380, 386.) Fragliches Faustpfandrecht der Klägerin ging nicht verloren, nachdem die Beklagte die Annahme des Gutes verweigert hatte. Denn das Gut blieb in der Verwahrung der Empfangsbahn beziehungsweise des Spediteurs zu Metz, der es für sie inne hatte, und wurde am 11. April 1896 gemäss Art. 407 (§ 437 Abs. 2) H.G.B. öffentlich verkauft. Dass dieser Verkauf zugleich für Rechnung der Klägerin stattgefunden hat, lässt sich um so weniger bezweifeln, als die Empfangsbahn unterm 10. Januar 1896 durch die Direktion der Schweizerischen Nordostbahn ersucht worden war, baldmöglichst verkaufen zu lassen und dafür besorgt zu sein, dass die Lagerhausverwaltung Romanshorn für den Baarvorschuss von 990 M. (welcher den Betrag der „Vorfracht“ darstelle) Deckung erhalte.

Mit dem Verkauf war das Pfand realisirt; von dem Versteigerungserlöse wurden 990 M. als auf die Nachnahme entfallend, mithin der Klägerin gehörig, ausgeschieden und der Stationsgüterkasse Metz übermittelt. Letztere trug jedoch Bedenken, diesen Betrag an die Klägerin abzuführen, weil der Beklagte ihn irrthümlich als dem R. gehörig ansprach und dessen angebliche Forderung auf Herausgabe der 990 M. im Wege des Arrestes pfänden liess.

Bei dieser Sachlage hält es das Berufungsgericht, zumal der Fall des Art. 410 Abs. 2 (§ 441 Abs. 2) H.G.B. nicht gegeben ist, im Gegensatz zum ersten Richter für zulässig, dass die Schweizerische Nordostbahn, für deren Rechnung die 990 M. bereits eingezogen sind, gegen den der Auszahlung dieser Summe entgegenwirkenden Beklagten als Klägerin auftritt, um gemäss § 690 (771) C.P.O. die Aufhebung seiner die Auszahlung hindernden Pfändung zu beantragen.

Nach dem Ausgeführten muss diesem Antrag entsprochen werden. Es verschlägt dabei nichts, dass der Beklagte die fragliche Pfändung unter der irrthümlichen Behauptung bethätigt hat, der Anspruch auf die 990 M. stehe dem R. zu. Es war daher das angefochtene Urtheil aufzuheben und dem Antrag der Klägerin in einer sachgemäss berichtigten Fassung zu entsprechen. Kosten nach § 87 (§ 91) C.P.O.

Nr. 38. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Civil-Senat. Vom 18. Dezember 1899.

(Jur. Wochenschr. 1900. Nr. 15/16. S. 141. Ziff. 30.)

Das Gehalt eines Beamten ist nicht ein Aequivalent für seine Dienstleistungen, sondern eine ihm für die Dauer seines Amtes gewährte Rente, und muss daher, gleichviel ob es fest oder auf Gebühren pp. beruhend ist, fortgezahlt werden, wenn der Beamte ohne Rechtsgrund seines Amtes entsetzt wird.

Der Auffassung, dass das Diensteinkommen des Beamten, je nachdem der Betrag desselben fest bestimmt ist oder seine Höhe sich nach Massgabe der dem Beamten von der Dienstbehörde zuzuweisenden Thätigkeit bemisst, dem Rechtsgrunde nach einer verschiedenen Beurtheilung unterliegt, kann nicht beigetreten werden. Wie das R.G. wiederholt ausgesprochen hat (vergl. u. A. Entsch. des R.G. Bd. 38 S. 320) und auch vom B.R. an sich nicht verkannt wird, stellt das Gehalt des Beamten, der — was auf den Kl. unbestritten zutrifft — seine volle Kraft für das ihm übertragene Amt eingesetzt hat, sodass dieses seinen Lebensberuf erfüllt, kein Aequivalent für die von ihm geleisteten Dienste, sondern eine ihm für die Dauer seines Amtes gewährte Rente dar, die dazu bestimmt ist, ihm die Mittel zu seinem, dem Amte entsprechenden standesmässigen Unterhalte zu geben. Der Anspruch auf diese Rente besteht, so lange das Amt dauert, das Beamtenverhältniss also nicht in rechtswirksamer Weise aufgehoben ist, oder so lange nicht aus gesetzlichen Gründen eine Entziehung oder Schmälerung der Rente eintritt, und der Anspruch ist unabhängig davon, ob die anstellende Behörde die Dienstleistungen von dem Beamten in Anspruch nimmt oder nicht. Diese rechtliche Natur wohnt dem dem Beamten zugesicherten Diensteinkommen, — soweit es eben dem Zwecke dient, dem Beamten den Lebensunterhalt zu gewähren, — in vollem Umfange bei und wird durch die Bestimmung, wie das Einkommen dem Beamten zugewendet wird, also durch die gewählte Besoldungsart, nicht beeinflusst. Es ist deshalb unerheblich, ob das Gehalt auf einen bestimmten Betrag fixirt ist oder ob es sich je nach dem Umfange der Thätigkeit des Beamten, wie hier nach der Zahl der vorgenommenen Anmahnungen und Vollstreckungen regelt, also nach den Verhältnissen steigend oder fallend ist; denn auch in letzterem Falle erhält der Beamte die ihm zugesicherte Belohnung nicht als Entgelt für die einzelnen ihm aufgetragenen Dienstleistungen, sondern er wird besoldet nach Massgabe der ihm von der Behörde zuzuweisenden Thätigkeit. Der Behörde, die einen Beamten unter Bedingungen angestellt hat, wie die beklagte Stadtgemeinde den Kl., ist damit die Verpflichtung überkommen, dem Beamten eine gebührentragende Thätigkeit zu eröffnen, ihm also, entsprechend den obwaltenden Ver-

hältnissen und namentlich der Geschäftslage, Aufträge zu ertheilen und ihn dadurch in den Stand zu setzen, die Gebühren, auf die sie ihn als Theil seines Gehalts angewiesen hat, zu vereinnahmen. Erfüllt die Behörde diese Verpflichtung nicht, entsetzt sie, wie solches nach der getroffenen rechtskräftigen Feststellung im vorliegenden Falle geschehen ist, den Beamten ohne Rechtsgrund seines Amts, so ist dieser dadurch seines in Folge der Anstellung gesetzlich begründeten Anspruchs auf Unterhaltsgewährung nicht verlustig gegangen, vielmehr ist der durch die Behörde vertretene Verband gehalten, ihm denjenigen Betrag fortgesetzt zu zahlen, den er, wenn seine Dienste in Anspruch genommen wären, an Gebühren voraussichtlich vereinnahmt haben würde.

Nr. 39. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 19. Dezember 1899.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1900. Heft 3. S. 829.)

Schadensersatzpflicht des Fiskus bei widerrechtlichen Handlungen der zur Ausübung von Verrichtungen bestellten Personen in Ausführung dieser Verrichtungen.

Kläger ist mit dem Anspruch auf Ersatz des Schadens, den er infolge eines durch die unterbliebene Beleuchtung des Zuganges zu einem Güterschuppen herbeigeführten Unfalls erlitten hatte — das rechtzeitige Anzünden der Laternen hatten die allgemein damit beauftragten Weichensteller schuldhafter Weise unterlassen —, abgewiesen worden.

Gründe.

Die Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871[1]) stehen, wie zutreffend von den Instanzen angenommen ist, dem Kläger für den von ihm erhobenen Anspruch nicht zur Seite; da seine Verletzung nicht durch die eigenthümlichen Gefahren des Eisenbahnbetriebes verursacht ist, ist sie im Sinne des Gesetzes nicht bei dem Betriebe einer Eisenbahn erfolgt. Zu Unrecht rügt aber auch der Revisionskläger, dass in der angefochtenen Entscheidung die für die Haftung juristischer Personen geltenden Grundsätze verkannt seien. Es kann hier dahingestellt bleiben, ob der Kreis derjenigen Personen, deren Handlung die juristische Person als die ihrige zu vertreten hat, sich über diejenigen hinaus erstreckt, welche zu ihrer Vertretung im Willen berufen sind, und ob in denselben, wie es in der Entscheidung des Reichsgerichts, ersten Senats, vom 19. September 1897 geschehen, überhaupt alle diejenigen hineinzuziehen sind, die verfassungsmässig innerhalb des zugewiesenen Geschäftskreises zum selbständigen Handeln berufen sind; denn die beiden von dem Beklagten mit dem Anzünden

---

[1]) Vergl. §§ 831, 278, 89, 31 des Bürgerlichen Gesetzbuchs.

der Laternen beauftragten Weichensteller zählen so wenig zur zweiten als zur erstgenannten Personenklasse. In Ausführung der Verpflichtung, bestimmte Gaslaternen vor Eintritt der Dunkelheit anzuzünden, bleibt für die Selbständigkeit des Handelns, wie sie in der vorgedachten Entscheidung gefordert wird, kein Raum. Die allgemeine Anweisung an sich ist im übrigen in Hinsicht ihres Erlasses so wenig beanstandet, als ungeeignete Auswahl der mit dem Anzünden der Lampen beauftragten Weichensteller oder Mangel an ihrer Beaufsichtigung behauptet ist; eine in dieser Richtung begangene Verschuldung, sei es durch positives Thun oder durch Unterlassung, steht daher überall nicht in Frage.

Hiernach und da auch im übrigen das angegriffene Urtheil zu Bedenken keinen Anlass giebt, ist die Revision als unbegründet zurückzuweisen.

Nr. 40. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 19. Dezember 1899.

(Jur. Wochenschr. 1900. Nr. 9/10. S. 85. Ziff. 33. 34.)

Rechte der Anlieger nach französ. Recht (Art. 639 Bad. Landrecht). Bei erheblicher Beschränkung oder Erschwerung des Verkehrs durch nachträgliche Veränderung einer öffentlichen Strasse ist die Gemeinde entschädigungspflichtig.

Das O.L.G. geht bei seiner Entscheidung von dem für das Gebiet des französischen Rechts und auch für das des A.L.R. anerkannten Satze aus, dass durch die Errichtung von Häusern an zur Bebauung bestimmten öffentlichen Strassen in Städten und Ortschaften ein stillschweigendes Vertragsverhältniss zwischen den Hausbesitzern und der Gemeinde als Eigenthümerin der Strasse entsteht, welches gegenseitige Rechte und Verbindlichkeiten erzeugt. Die Entstehung dieses Vertragsverhältnisses wird darauf zurückgeführt, dass die Gemeinde durch die Bereitstellung der öffentlichen Strasse zur Errichtung von Häusern an derselben gegen Gewährung der diesen durch den Verkehr erwachsenden Vortheile auffordert und andererseits die Besitzer der Häuser die mit der Lage derselben an der öffentlichen Strasse nothwendig verbundenen gesetzlichen und lokalpolizeilichen Lasten und Verpflichtungen der Gemeinde gegenüber übernehmen. Dieses stillschweigende Vertragsverhältniss kann allerdings wegen des öffentlichen Charakters der Strasse an der Befugniss der Gemeinde, die Strasse nach den Bedürfnissen des Verkehrs zu verändern und selbst zu verlegen, nichts ändern, aber es folgt aus demselben zugleich, dass die Gemeinde bei einer erheblichen Beschränkung oder Erschwerung des Verkehrs, welcher durch die nachträgliche Veränderung der Strasse für die Hausbesitzer herbei-

geführt wird, den letzteren entschädigungspflichtig ist. Diese Grundsätze sind in den Urtheilen des erkennenden Senats vom 13. Februar 1883 (Entsch. des R. G. Bd. 10 S. 271) und vom 28. Juni 1892 (Jurist. Wochenschrift 1892 S. 384 Nr. 47) unter Bezugnahme auf die Doktrin und Rechtsprechung des französischen Rechts näher erörtert und kann hierauf Bezug genommen werden. Ein Grund, von diesen Grundsätzen abzugehen, liegt jedenfalls für das rheinische Rechtsgebiet nicht vor. Die Revision wendet sich auch mehr gegen die weitere Ausführung der O. L. G., dass der vorerwähnte stillschweigende Vertrag auch in dem Falle genommen werden müsse, in welchem wie vorliegend die Häuser schon vorhanden gewesen seien, bevor der Weg, an welchem sie erbaut waren, als öffentliche Strasse von der Gemeinde übernommen wurde. Allein auch diese vom O. L. G. gezogene Folgerung kann nicht als rechtsirrthümlich erachtet werden. Thatsächlich liegt die Sache so, dass die Häuser des Kl. vor den 1870er Jahren an einem Privatwege erbaut waren. In den 1870er Jahren hat die Stadt Düsseldorf diesen Weg als öffentliche Strasse übernommen. Seitdem lagen also die Häuser an der öffentlichen Strasse, und erst im Jahre 1897 hat die Stadt Düsseldorf die Strasse höher gelegt und dem Kl. Veranlassung zur gegenwärtigen Klage gegeben. Mit dem Augenblicke, wo der Weg zur öffentlichen Strasse erklärt wurde, trat ein gleiches Verhältniss zwischen dem Hausbesitzer und der Gemeinde ein, wie es oben als Grundlage des stillschweigenden Vertrages vorausgesetzt wurde. Die Gemeinde gewährte mit der Erklärung des früheren Privatweges als öffentlicher Weg dem anliegenden Hausbesitzer die Vortheile, welche der öffentliche Weg als solcher für den Besitzer der Häuser mit sich bringt, allerdings auch mit den Beschränkungen, welche die öffentlich-rechtliche Natur des Weges gegenüber dem früheren Privatwege für den Hausbesitzer im Gefolge hatte. Auf der anderen Seite übernahm der Besitzer der vorhandenen Häuser mit der Oeffentlicherklärung für alle Zukunft die Verpflichtungen und Lasten, welche mit der Lage der Häuser an einer öffentlichen Verkehrsstrasse verbunden sind. Bei dieser Sachlage war das O. L. G. berechtigt, auch für den in Rede stehenden Fall den stillschweigenden Vertrag als vorhanden anzunehmen.

Mit der Anschlussrevision macht Kl. geltend, dass diese Anschauung des O.L.G. rechtsirrthümlich sei. Wenn einmal der vorerörterte stillschweigende Vertrag zwischen Hausbesitzer und Gemeinde angenommen werde, so sei daraus zu folgern, dass die Gemeinde auch für allen Schaden verantwortlich sei, welchen sie durch eine nachträgliche Veränderung der Strasse den Hausbesitzern verursacht habe. Allein ein so weitgehender Entschädigungsanspruch der Anlieger kann bei dem

anzunehmenden stillschweigenden Vertrage nicht anerkannt werden. Es handelt sich hierbei, wie schon in dem oben erwähnten Urtheile des erkennenden Senats vom 28. Juni 1892 ausgeführt ist, nicht um eine Dienstbarkeit zwischen zwei Privatgrundstücken, sondern um ein Benutzungsrecht, welches auf einem zwischen öffentlichen und Privateigenthum bestehenden Verhältnisse beruht. Die Strasse dient dem öffentlichen Verkehr und dieser ihrer Hauptbestimmung sind die Befugnisse der Adjazenten untergeordnet. Ein allgemeiner Rechtssatz, wann die Entschädigungspflicht der Gemeinde bei Veränderung der öffentlichen Strasse eintrete, und wie weit diese Pflicht reiche, lässt sich nicht aufstellen. Es kommt auf den einzelnen Fall an. Im vorliegenden Falle kann es nicht als rechtsirrthümlich angesehen werden, wenn das O.L.G. dem Kl. nur denjenigen Schaden zugesprochen hat, welcher ihm durch die erhebliche Erschwerung des Verkehrs seiner Häuser mit der öffentlichen Strasse erwachsen ist.

Nr. 41. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 28. Dezember 1899.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII. Nr. 43. S. 1090.)

Die Eisenbahnunternehmung haftet gemäss § 19, Punkt 2, der E.B.O. für jeden durch Verschulden ihrer Organe zugefügten Schaden.

Der Schadenersatzanspruch, welcher von einer der Unfallversicherung unterliegenden Person wegen Körperverletzung erhoben wird, muss im Sinne des § 47 Unfallversicherungsgesetzes zur Gänze „dermalen" abgewiesen werden, solange die Frage noch nicht definitiv ausgetragen ist, welchen Betrag der Verletzte aus diesem Anlasse von der Unfallversicherungsanstalt erhält.

Das Gleiche gilt von dem sich mit der von der Unfallversicherungsanstalt bereits zugesprochenen Rente deckenden Schadenersatzanspruche dann, wenn die Möglichkeit vorhanden ist, dass die Unfallversicherungsrente späterhin ganz oder theilweise entzogen werden kann.

Da festgestellt ist, dass der Kläger behufs Aufgabe des mitgebrachten Leders bemüssigt war, das Magazin zu betreten, und da die gefährliche Aufstellung des Thores dem Magazineur Wilhelm G., der dieses Leder übernehmen sollte und die Benützung des neuen Magazines verfügte, laut Aussage des Zeugen Anton W. bekannt war, so erscheint nach den allgemeinen Bestimmungen der §§ 1294 und 1295 a. b. G.-B. und der §§ 3, 19 lit. b Eisenbahnbetriebsreglement das Eisenbahnärar als der Eigenthümer und Benützer des Magazines dem Kläger gegenüber verantwortlich, ohne dass derselbe es nöthig hätte, weitere Nachforschung darüber pflegen, wen das Verschulden der gefährlichen Aufstellung dieses Thores trifft; es ist auch demnach vollkommen gleichgiltig, in welchem Rechtsverhältnisse der Baumeister

Alois D. dem Eisenbahnärar gegenüberstand, weshalb die über das angebliche Verschulden des Baumeisters angebotenen Beweise mit Recht nicht zugelassen wurden. Das mit fl. 100 zugesprochene Schmerzensgeld ist mehr als ausreichend; was den Verdienstentgang anbelangt, so kann über denselben thatsächlich dermalen nicht abgesprochen werden, weil nicht erwiesen vorliegt, dass der Kläger trotz des Leistenbruches und seiner verminderten Arbeitsfähigkeit heute schon eine Einbusse an seinem Einkommen erlitten hat und in welchem Masse; doch war auch bezüglich des Betrages von fl. 54.12 die Klage blos für dermalen abzuweisen; da ja nicht ausgeschlossen erscheint, dass die Unfallversicherungsanstalt diesen jährlichen Betrag von fl. 54.12 mit der Zeit entzieht, in welchem Falle er denselben gegen das Eisenbahnärar nicht mehr ansprechen dürfte, ohne dass ihm die Einwendung der entschiedenen Streitsache entgegengesetzt werden könnte. Nachdem jedoch der Dienstgeber des Klägers Rudolf P. angegeben hat, dass er den Kläger mit Rücksicht auf seine langjährigen Dienste, so lange es geht, nicht entlassen wolle und demselben keine geringere Entlohnung als bisher zahle, so ist von einem geminderten Arbeitereinkommen von Seiten des Klägers dermalen keine Rede.

Nr. 42. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 29. Dezember 1899.

(Jur. Wochenschr. 1900. Nr. 15/16. S. 143. Ziff. 32.)

§ 10 Abs. I. Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874 enthält für die Werthbemessung eine objektive, von Amtswegen zu beachtende Schranke.

Der § 10 Abs. 1 des Enteignungsgesetzes enthält, sofern die bisherige Benutzungsart in Berücksichtigung gezogen wird, eine objektive Schranke für die Festsetzung der Höhe der Entschädigung, deren Beobachtung, wenngleich sie zu Gunsten des Unternehmers gezogen ist, keineswegs von dessen Antrage abhängig ist, sondern grundsätzlich von Amtswegen zu geschehen hat. Der klare Wortlaut der Bestimmung („die bisherige Benutzungsart kann bei der Abschätzung nur bis zu demjenigen Geldbetrage Berücksichtigung finden“ u. s. w.) lässt hierüber keinen Zweifel.

Nr. 43. Entsch. des Kassationshofes in Florenz.

Vom 30. Dezember 1899.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. VIII (1900). Nr. 4. S. 127.)

Verspätung. Die Forderung einer Entschädigung wegen verspäteter Ablieferung und die Forderung der Vergütung des aus derselben erwachsenen Schadens sind als zwei verschiedene Klagen zu betrachten. Die Verjährung der einen zieht nicht nothwendigerweise diejenige der andern nach sich.

Der Empfänger einer Sendung Schwefelkohlenstoff belangte die

Eisenbahn auf Vergütung eines Schadens im Betrage von 1430 Lire, der ihm aus der verspäteten Ablieferung entstanden war. Er hatte die Reklamation zuerst bei der Eisenbahn eingebracht und von dieser den Bescheid erhalten, dass ihm aus der Verspätung nur ein Anspruch auf einen Teil der Fracht (L. 12, 46), nicht aber ein solcher auf Schadensvergütung zustehe.

In erster Instanz machte die Eisenbahn die eingetretene Verjährung geltend; der Richter wies jedoch die Einrede zurück und liess den Kläger zum Beweis des ihm erwachsenen Schadens durch Zeugen zu.

Das Appellationsgericht dagegen erkannte auf Abweisung der Schadensforderung wegen Verjährung.

Der Kassationshof, bei dem alsdann das Revisionsgesuch eingereicht wurde, bestätigte das Urteil des Appellationsgerichts mit der Begründung, dass nach Art. 139 der Tarifbedingungen, der mit Art. 403 des Handelsgesetzbuchs übereinstimmt, der Empfänger eines verspätet angekommenen Gutes berechtigt ist, je nach der Dauer der Verspätung, die Vergütung eines Teiles der Fracht oder die ganze Fracht zu beanspruchen und überdies den ihm aus der Verspätung nachweislich erwachsenen Schaden. Daraus folge, dass die Entschädigung, die durch Rückzahlung eines Teiles der Fracht oder der ganzen Fracht, stets auf den Nachweis der eingetretenen Verspätung hin und ohne dass es eines weiteren Beweises des Berechtigten bedarf, gewährt wird, und der Ersatz des höheren Schadens, für welchen der Nachweis zu erbringen ist, vor dem Gesetz zwei verschiedene und von einander unabhängige Dinge sind. Folgerichtig konnte das Appellationsgericht, ohne Verletzung eines Rechtsgrundsatzes, aussprechen, dass in der Antwort der Eisenbahn lediglich das Recht des Klägers auf Rückvergütung eines Teiles der Fracht, nicht aber der in der Zwischenzeit verjährte Anspruch auf Ersatz des höheren Schadens anerkannt worden war.

Nr. 44. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 30. Dezember 1899.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII (1900). Nr. 27. S. 785.)

Haftpflichtig ist der Betriebsunternehmer, nicht der Eigenthümer der Eisenbahn. Umfang der Ersatzansprüche der Eltern, Ehefrau und Kinder des Getödteten. Passive Prozesslegitimation.

I. Den Eltern des durch einen Eisenbahnunfall Getödteten stehen auf Grund des Haftpflichtgesetzes keine Schadenersatzansprüche für dasjenige zu, was ihnen durch den Tod ihres Kindes entgangen ist.

II. Die Entschädigungsleistungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes obliegen der den Betrieb der Unfallsbahn führenden Verwaltung und nicht der Eigenthümerin der betreffenden Bahn.

III. Der Gattin des bei einem Eisenbahnunfalle Getödteten steht auf Grund des Haftpflichtgesetzes kein Anspruch auf Ersatz der von ihr eingebrachten und infolge der Concurseröffnung über das Vermögen ihres verstorbenen Gatten verloren gegangenen Mitgift zu, insofern die Concurseröffnung nicht ausschliesslich durch den Tod des Gatten verursacht wurde. Die der Witwe auf Grund des Gesetzes oder Ehevertrages eingeräumten Ansprüche auf Rückerlangung der Mitgift sind vielmehr gegen die Verlassenschafts- oder Concursmasse zu richten.

IV. Den Kindern des bei einem Eisenbahnunfalle Getödteten steht nach dem Wortlaute des § 1327 a. b. G.-B. nur der Anspruch auf den Ersatz des thatsächlichen Entganges, also desjenigen zu, was im Zeitpunkte der Tödtung positiv feststeht. Sie haben jedoch gegenüber der Unfallsbahn keinen Anspruch auf einen ihnen in der Zukunft möglicher Weise zufallenden, von allerlei Nebenumständen bedingten Versorgungsanspruch.

V. Die Frage der passiven Klagelegitimation ist eine meritorische und ihre Erledigung daher dem Endurtheile vorzubehalten. Zur Begründung des Gerichtsstandes der Streitgenossenschaft genügt es, dass die Streitgenossenschaft in der Klage behauptet wird; der Zweitbeklagte folgt daher als Streitgenosse dem Gerichtsstande des Erstbeklagten, auch wenn diesem die passive Klagelegitimation thatsächlich fehlt.

Nr. 45. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 4. Januar 1900.

(Allgem. Tarif-Anz. XIX (1900). Nr. 14. S. 246.)

Die Bestimmungen III des § 87, Betriebs-Reglement, lassen zwar den Gegenbeweis, dass ein Schaden überhaupt nicht entstanden ist, offen, schliessen jedoch im Falle eines entstandenen Schadens jeden Gegenbeweis, dass dieser entstandene Schaden geringer sei, als der ohne Schadennachweis zu ersetzende Theil der Fracht, aus.

Der in der vorliegenden Revisionsschrift wegen angeblicher unrichtiger rechtlichen Beurtheilung der Sache geltend gemachte Revisionsgrund des § 503, Z. 4, C.P.O. ist im gegebenen Falle gar nicht vorhanden, vielmehr erscheint das angefochtene Urtheil des Berufungsgerichtes vollkommen gesetzlich begründet, wesshalb es genügt, auf die sach- und gesetzmässigen Gründe dieses Urtheiles zu verweisen. Die Ansicht des Revisionswerbers, dass die Eisenbahnverwaltung nach § 87, Betriebs-Reglement, nur den durch versäumte Ablieferung der zu verfrachtenden Waare wirklich entstandenen Schaden zu ersetzen verpflichtet sei, ist nicht stichhältig und findet dieselbe in der ausdrücklichen Bestimmung des § 87 cit., wonach für eine mehr als viertägige Lieferfristversäumniss, ohne jeden Nachweis des Schadens, der Rück-

ersatz der ganzen Fracht als Vergütung gebührt, ihre volle Widerlegung.

Diese Vergütung hat unstreitig die rechtliche Natur einer Conventionalstrafe, die nach Art. 284 St.G.B. keiner Beschränkung unterliegt.

Nr. 46. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 9. Januar 1900.

(Jur. Wochenschr. 1900. Nr. 17/20. S. 167. Ziff. 44.)

Der Anlieger einer städtischen Strasse hat zwar ein Recht darauf, dass die Strasse seinem Hause den Verkehr mit den übrigen Stadttheilen ermöglicht, nicht aber darauf, dass sie als durchgehende Strasse dies nach mehreren Seiten hin thut. Verliert daher die Strasse durch Eisenbahnbauten nur den Charakter als Durchgangsstrasse, so ist der Anlieger nicht entschädigungsberechtigt.

Das servitutarische Recht der Hauseigenthümer an der städtischen Strasse begreift allerdings die Befugniss in sich, zu fordern, dass die städtische Strasse als solche für das betreffende Haus erhalten bleibe; denn auf dieser Eigenschaft der Strasse ruht das ganze Rechtsverhältniss zwischen ihr und den an ihr liegenden Hausgrundstücken. Die Strasse muss ein Glied des städtischen Strassennetzes bleiben, da durch sie das Haus mit den übrigen Theilen der Stadt in Verbindung und Verkehr gesetzt werden soll. Dem Eigenthümer eines an einer städtischen Strasse belegenen Hauses würde daher zweifellos ein Anspruch auf Schadensersatz zustehen, wenn die Strasse auf beiden Seiten seines Hauses kassirt und dadurch für ihn aufgehoben würde. Dagegen kann ein solcher Anspruch nicht für den Fall anerkannt werden, dass während auf einer Seite die Strasse nach wie vor zu dem Hause heranführt, auch der Fuhr- und Fussverkehr zwischen diesem und dem vor ihr gelegenen Strassentheile gegen früher nicht wesentlich erschwert ist, nur die Aenderung eingetreten ist, dass auf der anderen Seite, mag dies unmittelbar hinter dem Hause oder in weiterer Entfernung davon geschehen, der durchgehende Verkehr für den Fuhr- und Flussverkehr oder für eines von beiden dauernd aufgehoben, die Strasse hier also in eine Sackstrasse umgewandelt worden ist. Die Strasse erfüllt auch in dieser Gestalt ihren allgemeinen Zweck, dem Hause als Verkehrsmittel mit den anderen Theilen der Stadt zu dienen, und damit erschöpft sich das Recht des Hauseigenthümers an ihr in diesem Punkte. Wenn, wie das in langjähriger, feststehender Rechtsprechung des R. G. für das preussische Recht angenommen ist, das Dienstbarkeitsverhältniss zwischen dem Hausgrundstück und der Strasse auf einem stillschweigenden Vertrage ruht, so muss die Annahme für ausgeschlossen erachtet werden, dass die Stadtgemeinde als die eine Vertragspartei stillschweigend den

Willen gehegt haben sollte, den Hauseigenthümern dafür einzustehen, dass die Strasse dauernd nach beiden Richtungen hin unverändert fortbestehen bleibe. Die Berücksichtigung nur des gewöhnlichen Masses an Vorsicht und die einfache, ohne Weiteres von selbst sich darbietende Erwägung, dass die zukünftige Gestaltung der städtischen Verhältnisse sich im Voraus nicht mit Sicherheit übersehen lässt und daher eine solche Bindung späterhin für die Stadt ernste Verlegenheiten und schwerwiegende Nachtheile im Gefolge haben könnte, führen bei Feststellung des Inhalts, welchen die stillschweigende Willenserklärung der Stadtgemeinde vernünftigerweise haben kann, mit zwingendem Schluss zur Abweisung des Gedankens, dass der Wille der Gemeinde darauf gerichtet sein könnte, den Hauseigenthümern mehr Rechte an der städtischen Strasse einzuräumen, als was sich nach dem allgemeinen Wesen und Zweck der städtischen Strasse als deren nothwendiges, oben umschriebenes Mass darstellt. Steht hiernach den Hauseigenthümern ein Recht auf das Fortbestehen der städtischen Strasse nach der einen oder anderen Richtung hin nicht zu, so kann, im Falle der dauernden Sperrung der Strasse auf der einen oder anderen Seite, der Umstand, dass den Eigenthümern bisher aus der Lage ihrer Häuser an einer durchgehenden Strasse thatsächliche Vortheile erwachsen sind, einen Schadensersatzanspruch nicht begründen; denn in den Worten des § 75 Einl. zum A.L.R. „besondere Rechte und Vortheile" bedeutet der Ausdruck „Vortheile", wie das R.G. in zahlreichen Urtheilen angenommen und insbesondere in der in Gruchots Beiträgen Bd. 29 S. 679 und 680 veröffentlichten Entscheidung näher dargelegt hat, nicht thatsächliche, sondern rechtliche Vortheile, d. i. nur solche, auf die man ein wohlerworbenes Recht hat; der Ausdruck „Vortheile" ist hier also tautologisch mit dem Ausdruck „Recht" gebraucht. Wenn demgemäss die Entziehung jener thatsächlichen Vortheile überhaupt keinen Eingriff in die Rechtssphäre der Hauseigenthümer bildet, so kann es für die Beurtheilung des erhobenen Schadensersatzanspruches keinen Unterschied ausmachen, dass nicht die Stadtgemeinde, sondern ein Dritter, im gegenwärtigen Fall der Eisenbahnfiskus, die Entziehung bewirkt hat.

Nr. 47. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes.

Vom 11. Januar 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XII (1900). Nr. 34. S. 930.)

Das im § 92 der Wiener Bauordnung vom 17. Jänner 1883, L.-G.-Bl. Nr. 35, normirte Verfahren, betreffend die Ertheilung der Bewohnungs- und Benützungsbewilligung für neu hergestellte oder wesentlich umgestaltete Wohnungen, Geschäftslocalitäten etc.,

ist keineswegs dazu bestimmt, die Einhaltung der Verpflichtung des Bauführers zur Herstellung von Trottoiren zu controliren.

Bei der am 22. October 1897 gemäss § 22 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, vorgenommenen commissionellen Begutachtung des Projectes für die Errichtung zweier Dienerwohngebäude nebst Waschküchengebäude in der Station Hütteldorf-Hacking der Wiener Stadtbahn hatten die Vertreter der Gemeinde Wien die Forderung gestellt, dass bei diesen Bauten seitens der Commission für Verkehrsanlagen in Wien die von der Gemeinde festgesetzten Baulinien und Niveaus eingehalten und alle jene Bedingungen erfüllt werden, welche einem Parcellirungs- und Bauwerber auf Grund der Bauordnung für Wien obliegen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 24. Februar 1898, Z. 62, den Bauconsens für die erwähnten Baulichkeiten unter der Bedingung ertheilt, dass

1. die zwischen der Baulinie und der alten Strassengrenze in der Keisslergasse gelegene Grundfläche gemäss § 9 der Bauordnung für Wien gegen angemessene Schadloshaltung an die Gemeinde Wien abzutreten sei und dass
2. auf dieser Grundfläche in der Ausdehnung des Bauplatzes ein vorschriftsmässiges Trottoir herzustellen sei.

Mit den weitergehenden Forderungen wurde die Gemeinde Wien abgewiesen.

Gegen diese Entscheidung hat die Gemeinde Wien am 24. Mai 1898 die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof ergriffen und hiebei unter Anderem auch darauf hingewiesen, dass nach § 61 leg. cit. der Eigenthümer eines neuen Gebäudes verpflichtet sei, das Trottoir an der Seite des Hauses gegen die öffentliche Strasse, und zwar in der ganzen Länge des Bauplatzes, herzustellen. Diese Verpflichtung sei von der Frage der Grundabtretung ganz und gar unabhängig und wäre daher zunächst dem Stadtbahnunternehmen die Trottoirherstellung in der Keisslergasse unbedingt aufzutragen gewesen. Ausserdem hätte das Bahnunternehmen auch zur Herstellung eines Trottoirs in der Rettichgasse verpflichtet werden sollen.

Noch bevor seitens des Verwaltungsgerichtshofes über diese Beschwerde entschieden worden war, hat das Eisenbahnministerium mit dem Erlasse vom 2. September 1898, Z. 39.260, für die gegenständlichen Gebäude den Benützungsconsens ertheilt.

Da nach Ansicht der Gemeinde Wien diese Benützungsbewilligung nur vorbehaltlich der Herstellung der fraglichen Trottoire zu ertheilen war, der vorbezogene Erlass des Eisenbahnministeriums einen solchen

Vorbehalt jedoch nicht enthielt, führte die Gemeinde Wien hiegegen beim Verwaltungsgerichtshofe Beschwerde.

Der Verwaltungsgerichtshof wies diese Beschwerde als unbegründet ab.

Entscheidungsgründe:

Die Verpflichtung des Bauführers zur Herstellung der Trottoire ist rücksichtlich des Umfanges und Zeitpunktes dieser Herstellung durch das Gesetz (§ 61 der Wiener Bauordnung vom 17. Jänner 1883, L.-G.-Bl. Nr. 35) und die auf Grund desselben erflossenen Entscheidungen der Baubehörde festgestellt.

Das im § 92 der citirten Bauordnung normirte Verfahren, betreffend die Ertheilung der Bewohnungs- und Benützungsbewilligung, ist aber keineswegs dazu bestimmt, die Einhaltung der oberwähnten Trottoirherstellungsverpflichtung des Bauführers zu controliren, sondern hat lediglich den Zweck, zu verhüten, dass neuhergestellte oder wesentlich umgestaltete Wohnungen, Geschäftslocalitäten, Stallungen, Fabriksanlagen und Werkstätten früher benützt werden, bevor sich die Baubehörde von ihrem den Sicherheits- und sanitären Anforderungen entsprechenden Bauzustande die Ueberzeugung verschafft hat. Deshalb hat sich auch nach dem Wortlaute des Gesetzes die baubehördliche Beaugenscheinigung und Ueberprüfung auf die ordnungsmässige Ausführung und den gehörig ausgetrockneten und gesundheitsunschädlichen Zustand des Baues zu richten, und können unter dem Ausdrucke „Bau“ nur jene Bauherstellungen verstanden werden, welche die auf ihre Benützbarkeit zu prüfenden, neu hergestellten oder wesentlich umgestalteten Wohnungen, Geschäftslocalitäten, Stallungen, Fabriksanlagen oder Werkstätten umfassen oder auf deren Benützbarkeit Einfluss zu nehmen geeignet sind.

Dass der Mangel des Trottoirs die Benützbarkeit der in Frage stehenden Dienerwohngebäude vom Sicherheits- oder sanitären Standpunkte ausschliesse, hat die Beschwerdeführerin nicht behauptet und wäre sie zur Beschwerdeführung in dieser Richtung auch nicht legitimirt, weil die Wahrung öffentlicher Interessen der Baubehörde, also im gegebenen Falle nicht den Communalbehörden, sondern dem k. k. Eisenbahnministerium allein obliegt.

Da aber dem Bewohnungs- und Benützungsconsense keineswegs die Bedeutung eines Attestes zukommt, dass der Bauführer allen ihm nach der Bauordnung und dem Bauconsense obliegenden Verpflichtungen nachgekommen sei, so kann weder in der Ertheilung der Bewohnungs- und Benützungsbewilligung vor erfolgter Herstellung des Trottoirs durch den Bauführer, noch in dem Mangel eines dies-

bezüglichen Vorbehaltes in dieser Bewilligung eine Gesetzwidrigkeit und eine Verletzung der Rechte der Stadtgemeinde Wien auf Herstellung und Uebergabe des Trottoirs erblickt werden.

Der Verwaltungsgerichtshof musste daher mit der Abweisung der unbegründeten Beschwerde vorgehen.

Nr. 48. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes.
Vom 11. Januar 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII (1900). Nr. 38. S. 1002.)

1. Durch die unangefochten gebliebene Einbeziehung eines Grundcomplexes in das Bahnterritorium (Bahnhofvorplatz) sind die auf diesen Grund bezughabenden Strassenprojecte der Gemeinde gegenstandslos geworden (Wien).

2. Die Entscheidung über die streitige Frage der Entgeltlichkeit oder Unentgeltlichkeit einer Grundabtretung zu Strassenzwecken steht nicht den Baubehörden zu, sondern ist den Gerichten vorbehalten (§ 11 der Wiener Bauordnung vom 17. Jänner 1883, L.-G. Nr. 35).

3. Die Bestimmung des Zeitpunktes einer Trottoirherstellung ist in das freie Ermessen der Baubehörde gelegt. (§ 61 der Wiener Bauordnung.)

Mit dem Erlasse vom 24. Jänner 1898, Z. 4213, hat das k. k. Eisenbahnministerium das von der Baudirection für die Wiener Stadtbahn einverständlich mit der Staatsbahn-Direction Wien vorgelegte Project für die Vergrösserung des Bahnhofvorplatzes vor dem rechtsseitigen Aufnahmsgebäude der Station Hütteldorf-Hacking durch Einbeziehung des der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung gehörigen Materialgrabens Parcelle Nr. 489/1 der Catastralgemeinde Hütteldorf in das Bahnterritorium der Kaiserin Elisabethbahn im Sinne des § 18, Absatz 2 und 3, der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Massgabe genehmigt, dass bei der Verschüttung des neuen Vorplatztheiles das Niveau der anstossenden Strassen und des bestehenden Vorplatzes einzuhalten, dass ferner der neue Vorplatztheil vollständig zu planiren, zu beschottern und an der zwischen der Einmündung der Rettichgasse und Bahnhofgasse gelegenen äusseren Grundgrenze mit einer Einfassung aus Parkgesträuch zu versehen sei.

Durch diesen dem Wiener Magistrate am 6. März 1898 intimirten, unangefochten gebliebenen Erlass wurde, wie aus dem demselben zugrunde liegenden Situationsplane zu entnehmen ist, die Parcelle Nr. 489/1 bis zur östlichen Grenze des dermalen der Verbauung zuzuführenden, aus der Parcelle Nr. 489/3 und dem westlichen Theile der Parcelle Nr. 489/1 bestehenden Grundes, somit bis zu der projectirt gewesenen westlichen Linie der verlängerten Rettichgasse, als Bahnhofvorplatz dem Bahnterritorium einbezogen (vergl. § 1, Absatz II, des Gesetzes vom 24. April 1874, L.-G.-Bl. Nr. 24 für Niederösterreich), und ging

das k. k. Eisenbahnministerium hiebei von der Erwägung aus, dass die bestehenden Verkehrsverhältnisse, namentlich das Ausmünden dreier Strassen auf den dermaligen Vorplatz die Vergrösserung desselben und die Beschaffung eines besonderen Wagenaufstellungsplatzes daselbst im Interresse einer ungestörten Abwicklung des Verkehres vom und zum Bahnhofe geboten erscheinen lassen und dass schliesslich durch die Ausführung des Projectes auch die Rettichgasse eine directe Verbindung mit dem Bahnhofe erhält.

Da somit derjenige Theil der Parcelle Nr. 489/1, über welchen nach dem Projecte des Gemeinderathes die Rettichgasse bis zur Keisslergasse verlängert werden sollte, nunmehr als Bahnhofterritorium erklärt und ein Eisenbahngrundstück geworden ist, woran der Umstand, dass dieser Grundtheil etwa noch nicht in das Eisenbahnbuch eingetragen erscheint, nichts zu ändern vermag, derselbe daher dermalen der baubehördlichen Competenz der Wiener Communalbehörden entzogen ist und jener des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegt, so war letzteres an das derzeit gegenstandslos gewordene Strassenverlängerungsproject der Stadtgemeinde Wien nicht gebunden und nicht verpflichtet, auf dasselbe Rücksicht zu nehmen. Hieraus ergibt sich die Grundlosigkeit der Beschwerde, insoweit dieselbe dagegen gerichtet ist, dass das Vorhandensein einer Parcellirung im Sinne des § 3a der Wiener Bauordnung nicht anerkannt und die Stadtbahnunternehmung nicht zur (und zwar unentgeltlichen und lastenfreien) Abtretung des zur Verlängerung der Rettichgasse über die Parcelle Nr. 489/1 erforderlichen Grundstreifens verhalten wurde.

Begründet stellt sich dagegen die Beschwerde dar, insoweit mit der angefochtenen Entscheidung ausgesprochen wurde, dass die Abtretung der ausserhalb der Baulinie in der Keisslergasse gelegenen Theilfläche des Bauplatzes an die Gemeinde Wien „gemäss § 9 der Bauordnung gegen angemessene Schadloshaltung“ zu erfolgen habe, da von Seiten der Vertreter der genannten Gemeinde bei der commissionellen Verhandlung das Begehren gestellt wurde, die Bahnunternehmung als Parcellirungswerber zu behandeln, implicite somit die Anwendbarkeit der Bestimmungen des § 10 der Bauordnung, betreffend die Unentgeltlichkeit der Grundabtretungen, behauptet wurde, eine Einigung beider Parteien auf entgeltliche Abtretung daher nicht vorlag und nach § 11 der Wiener Bauordnung die Entscheidung über die streitige Frage der Entgeltlichkeit oder Unentgeltlichkeit der Abtretung nicht den Baubehörden zusteht, sondern den Gerichten vorbehalten ist.

Es musste deshalb der Ausspruch des k. k. Eisenbahnministeriums, dass die Abtretung des zur Keisslergasse fallenden Grundstreifens „im

Sinne des § 9 der Bauordnung gegen angemessene Schadloshaltung“ zu geschehen habe, als gesetzlich nicht begründet nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, behoben werden.

Ad II. Nach § 61 der Wiener Bauordnung wird die Zeit der Herstellung des Trottoirs von der Baubehörde bestimmt.

Da besondere gesetzliche Vorschriften über die erwähnte Zeitbestimmung nicht bestehen, muss letztere als im freien Ermessen der Baubehörde gelegen angesehen werden und ist der Verwaltungsgerichtshof nach § 3e des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, nicht berufen, den Ausspruch der competenten Baubehörde, dass die Herstellung des Trottoirs zu erfolgen habe, sobald die in der angefochtenen Entscheidung festgesetzte Grundabtretung zur Keisslergasse perfect geworden sein werde, einer Ueberprüfung zu unterziehen.

Die Bestimmung, dass die Bahnunternehmung das hergestellte Trottoir binnen Jahresfrist in das Eigenthum der Gemeinde Wien zu übergeben habe, wurde in der vorliegenden Beschwerde nicht angefochten.

Dass in den Bauconsens nicht auch die Verpflichtung des Stadtbahnunternehmens, das hergestellte Trottoir bis zum Tage der Uebergabe an die Gemeinde zu erhalten (§ 61, Absatz 1, der Bauordnung), Aufnahme gefunden hat, kann eine Verletzung der Rechte der Beschwerdeführerin im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, nicht begründen, da sie im Falle der Ausserachtlassung dieser Verpflichtung seitens der Stadtbahnunternehmung jederzeit in der Lage ist, einen diesbezüglichen Auftrag der Baubehörde nachträglich zu erwirken.

Dasselbe gilt von der Verpflichtung des Bauwerbers, die zur Keisslergasse abzutretende Grundfläche auf seine Kosten auf das festgesetzte Niveau zu bringen (§ 13 der Bauordnung).

Da der Eigenthümer eines neuen Gebäudes nach § 61 der Bauordnung nur verpflichtet ist, das Trottoir an der Seite des Hauses gegen die öffentliche Strasse oder Gasse herzustellen, der Bauplatz der Bahnunternehmung an der Ostseite aber nicht an eine öffentliche Strasse, sondern an den Bahnhofvorplatz grenzt, so kann, abgesehen davon, dass ein diesbezügliches bestimmtes Begehren von den Vertretern der Gemeinde Wien bei der Commissionsverhandlung gar nicht gestellt wurde, von einer Verpflichtung des Bauwerbers zur Trottoirherstellung auf dieser Seite keine Rede sein, woran der Umstand, dass seinerzeit daselbst die Verlängerung der Rettichgasse projectirt war, nichts zu ändern vermag.

In diesen Punkten stellt sich daher die Beschwerde der Gemeinde Wien als unbegründet dar.

Nr. 49. Entsch. des Landesgerichts Lemberg.
Vom 15. Januar 1900.

(Allgem. Tarif-Anz. XIX (1900). Nr. 10. S. 178.)

Die Deklaration einer Sendung ist, auch wenn dieselbe seitens der Bahn nicht richtig gestellt wurde (§ 53 Abs. 2 Betr.-Regl.), doch für die Frachtberechnung nicht massgebend, da die Bahn zwar das Recht, nicht aber die Pflicht der Richtigstellung hat.

Die Bestimmung des § 53 Betriebs-Reglement spricht eher gegen als für Zuerkennung der eingeklagten Forderung, denn die Declaration in den Frachtbriefen war zumindestens ungenau, wenn unter „Scheitholz auch Brennholz verstanden werden kann und dasselbe nach der Behauptung des Klägers doch kein Brennholz gewesen ist. Da nun der Aufgeber die Folgen nicht nur einer falschen, sondern auch einer ungenauen Declaration trägt (Abs. 4), hingegen die Absätze 2 und 7 citirte Paragraph die Rechte und nicht die Pflichten der Bahn enthalten, so hätte der Kläger in diesem Falle, wo „Scheitholz“ unter den für Brennholz bestehenden Tarif subsumirt wurde, zumindestens den Beweis erbringen sollen, dass das in Rede stehende Holz kein Brennholz gewesen ist.

Nr. 50. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts. [1])
6. Civil-Senat. Vom 15./29. Januar 1900.

§§ 1. 2. Reichshaftpflichtgesetz v. 7. Juni 1871. Die Beschädigung eines Passanten durch das Herabfallen eines Leitungsdrahtes einer elektrischen Strassenbahn ist ein Betriebsunfall. Dass das Herabfallen durch den unbefugten Eingriff eines Fahrgastes veranlasst worden ist, begründet nicht die Einrede der höheren Gewalt.

Die Revision konnte nicht für begründet erachtet werden. Die Feststellung des ursächlichen Zusammenhangs zwischen der Berührung des Klägers durch den Leitungsdraht, der Einwirkung des elektrischen Stromes und den innerlichen Verletzungen des Klägers und deren Folgen beruht auf der Beweisprüfung, die sich an sich ebenso der Nachprüfung in der Revisionsinstanz entzieht, als die Wahl der Sachverständigen dem freien Ermessen des Gerichts gemäss § 369 (§ 404 n. F.) der Civilprozessordnung anheimgestellt ist. Ein Angriff könnte somit nur vom Gesichtspunkt ungenügender Würdigung einschlägiger Thatsachen Beachtung finden. Nun können aber gerade die Erfahrungsthatsachen, welche auch die Grundlage der ärztlichen Gutachten, insbesondere jener des Oberstabsarztes Dr. Huk bilden, dass die in der Technik als Starkstromanlagen den Schwachstromanlagen gegenüber gestellten Kraft-

[1]) Vgl. hierzu die Abhandung von Julius Schachian „Betriebsunfall und höhere Gewalt“ in dieser Zeitschr. Bd. XVI. S. 265.

übertragungsanlagen, insbesondere aber elektrische Eisenbahnen, Ströme von sehr hoher Spannung führen und dass Ströme von hoher Spannung die schwersten Verletzungen im Innern des Menschen, selbst mit der Folge des Todes hervorrufen, als Gemeingut des allgemeinen Wissens betrachtet werden.

Die Verantwortlichkeit des Beklagten für die durch die Einwirkung des elektrischen Stroms bewirkten Verletzungen und deren Folgen erscheint auf Grund der vom Berufungsgericht festgestellten Thatsachen somit gemäss § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 begründet.

Der Grad der Empfänglichkeit des Verletzten für die Einwirkung berührt die Frage der Haftpflicht ebensowenig als die Eigenart der Körperbeschaffenheit eines körperlich Verletzten den Thatbestand schuldhafter Beschädigung aufhebt.

Die Einrede der höheren Gewalt ist aber selbst nach der Darstellung der Beklagten nicht einmal dem Vorgange nach, der die Grundlage der Einrede bilden soll, erschöpfend begründet. Denn das Abziehen der Kontaktstange hatte nicht nothwendig die Verwicklung der Gleitrolle in den Tragdraht, die Verwicklung nicht nothwendig das Abreissen des Tragdrahts zur Folge.

Nach der Darstellung des Urtheils I. Instanz scheint die Gleitrolle nach dem Abziehen sogar den Führungsdraht zunächst gefasst zu haben. Auch nach der Verwicklung hätte sich das Zerreissen des Drahtes wahrscheinlich durch Anhalten des Wagens vermeiden lassen. Wie aber auch der Vorgang sich wirklich ereignet haben mag, so liegt unter allen Umständen ein Fehler in der Einrichtung des Unternehmens, sei es in der technischen Anlage oder der Organisation der Bedienung der Wagen vor. Selbst, wenn Stauffer die Kontaktstange abgezogen und dieses Abziehen ohne irgend welche andere mitwirkende Ursache das Abreissen des Tragdrahtes und das Herabsinken des Leitungsdrahtes verursacht hätte, so würde schon die Möglichkeit des Eingreifens eines Dritten in den Mechanismus des Betriebs, in dem doch die Regulierung der Stromzuführung eine höchst wesentliche Rolle spielt, einen Mangel in der Organisation des Betriebs bekunden, für dessen nachtheilige Folgen die Beklagte einzustehen hat. Ob die Rentabilität des Unternehmens durch die Aufstellung eines zweiten Beamten leiden würde, erscheint für die Frage der Verantwortlichkeit für die Folgen der Unterlassung ohne jeden Belang; dass das Herabfallen von Leitungsdrähten auch ohne Unfall abgelaufen, verleiht der Beklagten keinen Freibrief für Unfälle, die dann doch eingetreten.

Nr. 51. Entsch. des Oberlandesgerichts Colmar.

1. Civil-Senat. Vom 19. Januar 1900.

(Jur. Zeitschr. f. Elsass-Lothringen. Jahrg. 25. Heft 1/2. S. 21.)

Verkehrsordnung f. d. Eisenbahnen Deutschlands v. 15. Novbr. 1892 [1]. 1. § 86 V.O. stellt nur den allgemeinen Grundsatz der Haftung der Eisenbahn für den durch die Versäumung der Lieferfrist entstandenen Schaden auf und trifft eine Ausnahmebestimmung für den Fall höherer Gewalt. § 87 dagegen regelt des Näheren die Höhe dieser Schadensersatzpflicht, je nachdem ein Schaden nachgewiesen ist oder nicht. Ein Gegenbeweis der Eisenbahn, dass dem Absender durch die Versäumung der Lieferfrist ein Schaden überhaupt nicht entstanden sei, ist ausgeschlossen. Vgl. Art. 39 und 40 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890, § 466, Abs. 3 H.G.B. (Art. 398, Abs. 1 früheres H.G.B.). 2. Die Eisenbahn schuldet nach Art. 289 (§ 353) H.G.B. vom Tage der Fälligkeit der Vergütungssumme (§ 87 V.O.) Verzugszinsen aus letzterer zu 6% bis zum 1. Januar 1900 und zu 5% von da an.

Die Anschauung der Beklagten, dass mit den Worten des § 87 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 (R.G.Bl. 1892 S. 923 ff.) „ohne Nachweis eines Schadens" nur eine Erleichterung der Beweislast für den Absender geschaffen werden sollte, würde in dieser Fassung einen recht unbeholfenen und unzweckmässigen Ausdruck gefunden haben, da es doch hier näher gelegen hätte, von dem Nachweise „des" Schadens statt „eines" Schadens zu sprechen und den Vorbehalt des Gegenbeweises besonders hervorzuheben. Diese Anschauung ist aber eine irrige, und eine unbefangene Beurtheilung muss mit Rücksicht auf den Wortlaut und den Zusammenhang der fraglichen Bestimmungen zu der vom ersten Richter vertretenen Ansicht gelangen, dass die darin festgesetzten Vergütungen zu gewähren sind, ohne dass die Schadensfrage einer Erörterung unterzogen zu werden braucht. Die gegentheilige Ansicht würde dazu führen, auch der in Ziff. II wiederkehrenden Wortfassung dieselbe Bedeutung beizumessen und auch bei deklarirtem Interesse an der rechtzeitigen Lieferung den Nachweis zu gestatten, dass ein Schaden nicht erwachsen sei. Diese Möglichkeit würde aber in den allermeisten Fällen den Zweck dieser Deklaration und der hierfür geleisteten Prämienzahlung vereiteln. Diesen Erwägungen gegenüber betont die Beklagte die Eingangsworte des § 87 V.O. „wenn auf Grund des vorhergehenden Paragraphen für Versäumung der Lieferfrist Ersatz zu leisten ist", und schliesst daraus, dass § 86, der nur von dem durch Versäumung der Lieferfrist entstandenen Schaden und der Haftung der Eisenbahn für solchen spricht, den (allgemeinen) Grundsatz enthalte und § 87 nur seine Anwendung

[1] Diese Entscheidung ist auch für die Auslegung der §§ 86 und 87 der neuen Verk.-Ord. v. 26. Okt. 1899 von Bedeutung.

näher regle. Aber in diesem allgemeinen Sinn ist die Behauptung schon um deswillen unrichtig, da § 87 nur Ausnahmen und Einschränkungen dieses Grundsatzes enthalten würde. Die Bedeutung dieser Worte aber wird sofort klar, wenn man sich vergegenwärtigt, dass § 86 selbst schon eine Grenze für die Haftpflicht im Falle der höheren Gewalt setzt, und dass die Eingangsworte des § 87 demnach nur eine Bezugnahme auf diese Einschränkung enthalten. Eine Vergleichung der jetzigen Verkehrsordnung mit dem früheren Betriebs-Reglement beseitigt in dieser Richtung jeden Zweifel. Letzteres enthielt im § 70 Abs. 1 die Worte: „Für Versäumniss der Lieferfrist vergütet die Eisenbahn, ohne den Beweis zu verlangen, dass durch die verspätete Ablieferung ein Schaden entstanden ist . . .“ und formulirte die eigentliche Schadensersatzpflicht im Abs. 2 mit den Worten: „Wird von dem Entschädigungsberechtigten die Vergütung einer höheren Summe beansprucht, so liegt demselben ob, den durch die verspätete Ablieferung wirklich entstandenen Schaden auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung nachzuweisen“. Damit tritt die Schadensersatzpflicht in ausdrücklichen Gegensatz zu der im ersten Falle geschuldeten Vergütung. Nun hat allerdings die Verkehrsordnung dieses Reglement nach verschiedenen Seiten, insbesondere im Sinne einer Erweiterung der Haftpflicht abgeändert, aber nirgends findet sich ein Anhaltspunkt dafür, dass die neue nur etwas kürzere Fassung eine Einschränkung der dort übernommenen Verpflichtung der Eisenbahn bedeuten sollte.

In gleicher Weise kennt denn auch das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890, das diese Fragen in ihren Art. 39 und 40 mit fast gleichem Wortlaute regelt, wie die Verkehrsordnung vom 15. November 1892, die vorgedachte Bezugnahme nicht, auf welche die Beklagte das Hauptgewicht legt, sondern bestimmt im Art. 40 Abs. 1 einfach, dass im Falle der Versäumung der Lieferfrist ohne Nachweis eines Schadens bestimmte Vergütungen beansprucht werden können und zwar dieselben, wie die im § 87 V.O., während erst der 2. Absatz von einem Schaden und dessen Nachweis spricht, obwohl der vorhergehende Art. 39 denselben Wortlaut hat, wie der § 86 V.O. Wenn also die letztere, die, wie Beklagter nicht verkennt, von demselben Sinne und Geiste getragen ist, wie die internationale Vereinbarung, in § 87 noch jenen bedingten Zusatz enthält, so sollte damit nur ausgesprochen werden, dass auch auf die Vergütungen der Grundsatz des § 86 Anwendung finden solle, wonach im Falle höherer Gewalt die Bahn von jeder Haftbarkeit auch bezüglich dieser Vergütungen befreit sein sollte. In diesem Sinne fasst auch das neue Handelsgesetzbuch die Verkehrsordnung auf, wenn es in Abs. 3

des § 466 die Bestimmung trifft: „Inwieweit ohne den Nachweis eines Schadens eine Vergütung zu gewähren ist, bestimmt die Eisenbahn-Verkehrsordnung“, während in Abs. 1 die Haftung für den Schaden geregelt wird. Indem hier der Wortlaut der Verkehrsordnung wiederholt wird, kommt deutlich der Gegensatz von Vergütung und Schadenersatz zum Ausdruck.

Ob nun in dieser Vergütung eine Frachtermässigung oder — wie der Art. 398 H.G.B. dies that — eine Konventionalstrafe zu erblicken ist, ist hier gleichgültig, da durch die Verkehrsordnung selbst die Frage, ob ein Gegenbeweis zulässig ist, in verneinendem Sinne schon entschieden ist.

Was die Zinsen betrifft, so sind dieselben nach Art. 289 (§ 353) H.G.B. vom Tage, an welchem die vorerwähnte Vergütung fällig war, mindestens aber, wie der Kläger verlangt, vom Tage der Mahnung, 28. April 1898, geschuldet, und ist dieser im ersten Urtheil übergegangene Anspruch unter Berücksichtigung des § 352 H.G.B. und Art. 1 Einf.-G. (vgl. Habicht, Uebergangsrecht S. 161 ff.)[1]) auf die Anschlussberufung zuzuerkennen, während die Berufung nach dem Gesagten als unbegründet abzuweisen ist.

Nr. 52. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 23. Januar 1900.

(Allgem. Tarif-Anz. XIX (1900). Nr. 13. S. 230.)

Nur für die unrichtige Angabe des Inhaltes einer Sendung, welche zur Beförderung unbedingt zugelassene Güter enthält, ist ein Frachtzuschlag zu zahlen, nicht aber für eine unvollständige oder undeutliche Declaration des Inhaltes.

Die geklagte Bahn hat als richtig zugegeben, dass sie von den 136 Sack im Gewichte von 10200 Kg. den Betrag von 480 fl. 42 kr. vom Kläger als Frachtzuschlag eingehoben hat. Gemäss § 53 (7) und (8) Betriebs-Reglement ist bei Gütern, welche nicht zu denjenigen gehören, welche von der Beförderung ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, nur dann ein Frachtzuschlag einzuheben, wenn der Inhalt der Sendung unrichtig angegeben ist. Eine solche unrichtige Angabe liegt bezüglich der fraglichen 136 Sack nicht vor, denn die Anführungszeichen sind nur unter dem Worte „Sack“ und unter dem Worte „Fenchel“, nicht aber unter den Worten „entölten und gefärbten Fenchel“ gesetzt. Es ist somit klar, dass der Aufgeber den Inhalt der 136 Sack blos als Fenchel declariren wollte.

[1]) Der I. und II. Senat des Oberlandesgerichts ermässigen auch die bürgerlichen Verzugszinsen vom 1. Januar 1900 gemäss § 246 B.G.B. und Art. 1 Einf.-G. auf 4%, während der III. Civilsenat dieser Frage noch nicht näher getreten ist.

Dass diese Säcke wirklich auch gewöhnlichen Fenchel enthielten, ist von der Beklagten selbst angeführt worden; somit ist diese Declaration eine richtige. Aus dem Grunde aber, weil aus der Art, wie der Frachtbrief in der Rubrik „Inhalt“ ausgefüllt ist, Irrthümer entstehen könnten, darf ein Frachtzuschlag nach den vorcitirten Bestimmungen des Betriebs-Reglements nicht verlangt werden. Es war daher die Einhebung eines Frachtzuschlages von den 136 Sack im Gewichte von 10200 Kg. unberechtigt und die Bahn ist daher schuldig, den auf diese Weise eingehobenen Betrag zurückzustellen.

Nr. 53. Entsch. des Oberlandesgerichts Wien.
Vom 23. Januar 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII. Nr. 62. S. 1395.)

Die Bestimmung des Hofdecretes vom 14. März 1806, J.-G.-S. Nr. 758, wonach Staatsbeamte ihrer Amtshandlungen wegen bei den Civilgerichten niemals belangt werden können, wurde durch die Gesetze vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, und vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter, nicht aufgehoben; es finden daher die Bestimmungen der §§ 46 und 47 des erstbezogenen Gesetzes auf die Staatsbeamten keine Anwendung.

Der von Eduard W. mit der Klage vom 19. October 1899 geltend gemachte Anspruch stellt sich dar als ein Schadenersatzanspruch, welcher gegen die Person des Beklagten in dessen Eigenschaft als Staatsbahn-Director erhoben und damit begründet wird, dass der dem Kläger am 8. December 1896 zugestossene Unfall auf ein Verschulden der k. k. Staatsbahn-Direction in W., bezw. des Beklagten als deren verantwortlichen Leiters zurückzuführen sei.

Der § 42 J.-N. bestimmt nun, dass für den Fall, als eine anhängig gewordene Rechtssache den ordentlichen Gerichten entzogen ist, das angerufene Gericht in jeder Lage des Verfahrens seine Unzuständigkeit und die Nichtigkeit des vorangegangenen Verfahrens durch Beschluss auszusprechen habe.

Der Beklagte hat bei der am 31. October 1899 abgehaltenen ersten Tagsatzung die Einrede der Unzulässigkeit des Rechtsweges erhoben und dieselbe unter Berufung auf das Hofdecret vom 14. März 1806, J.-G.-S. Nr. 758, begründet.

Dieses Hofdecret enthält die Bestimmung, dass „Staatsbeamte ihrer Amtshandlungen wegen bei dem Civilgerichte niemals belangt werden können“. Dass der Beklagte Staatsbeamter ist, geht aus dem von seinem Vertreter bei der mündlichen Verhandlung vorgelegten Anstellungsdecrete und aus § 14 des mit der Kundmachung des Handelsministers und des Eisenbahnministers vom 19. Jänner 1896,

R.-G.-Bl. Nr. 16, erlassenen Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahn-Verwaltung hervor.

Was nun den Ausdruck „Amtshandlung" anbelangt, so enthält allerdings obiges Hofdecret keine Bestimmung über den Umfang der in diesen Begriff einzubeziehenden Thätigkeiten, es ist aber auch keine Einschränkung dieser Thätigkeiten nach irgend einer Richtung darin enthalten.

Es findet insbesondere die Auffassung des klägerischen Vertreters, dass unter „Amtshandlungen" nur „Regierungshandlungen" zu verstehen seien, in dem Wortlaute des obigen Hofdecretes keinerlei Bestätigung.

Wenn auch zugegeben werden muss, dass die Bestimmung dieses Hofdecretes in Folge des Gesetzes vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 112, bezüglich der richterlichen Beamten nicht mehr Anwendung zu finden hat, und dass durch das Gesetz vom 28. December 1887, G.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter, welches durch das Gesetz vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, auch auf die gesammten Betriebe der Eisenbahnen ausgedehnt worden ist, specielle Bestimmungen über die Haftung dritter Personen für Unfälle (§§ 46 und 47 des erstbezogenen Gesetzes) getroffen worden sind, so ist doch nicht der Schluss gerechtfertigt, dass obiges Hofdecret durch die genannten Gesetze auch bezüglich der nichtrichterlichen Staatsbeamten ausser Kraft gesetzt worden sei.

Da nach dem Gesagten bezüglich des mit der vorliegenden Klage geltend gemachten Anspruches gegen den Beklagten in dessen Eigenschaft als nichtrichterlichen Staatsbeamten der ordentliche Rechtsweg ausgeschlossen ist, die Entscheidung in der anhängig gemachten Rechtssache den ordentlichen Gerichten entzogen ist, war einerseits der erhobenen Einrede der Unzulässigkeit des Rechtsweges stattzugeben, andererseits in Anwendung der Bestimmung des § 42 J.-N. die absolute Unzuständigkeit des Landesgerichtes in Wien und die Nichtigkeit des eingeleiteten Verfahrens auszusprechen.

Nr. 54. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes.

Vom 25. Januar 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII. Nr. 44. S. 1110.)

I. Die Bestimmung des § 17 der Ministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, derzufolge das Handelsministerium, bezw. Eisenbahnministerium über die von den Parteien bei der politischen Begehung gegen das Bahnproject erhobenen Einwendungen und diesfalls gestellten Forderungen „endgiltig" zu entscheiden hat, schliesst die Möglichkeit einer Provisorial-Entscheidung bis zum Eintritte gewisser Ereignisse nicht aus, sofern durch eine solche Entscheidung weder schon dermalen liquide Ansprüche verletzt, noch für die Zukunft präjudicirt werden.

2. Der § 10, lit. c, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, gibt der Gemeinde nicht das Recht, zu verlangen, dass zum Zwecke der Durchführung eines neuen Strassenregulirungs-Projectes ein bereits bestehender Eisenbahndamm beseitigt und durch einen an dessen Stelle zu erbauenden Eisenbahnviaduct ersetzt werde.

Die getroffene Entscheidung wird von der Gemeinde Wien zunächst als mangelhaft mit der Begründung angefochten, dass nach § 17 der Ministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, über die von den Parteien bei der politischen Begehung gegen das Bahnproject erhobenen Einwendungen und diesfalls gestellten Forderungen vom Eisenbahnministerium endgültig zu entscheiden sei, während im vorliegenden Falle der citirten Vorschrift entgegen die definitive Erledigung der Forderung der Gemeinde Wien auf einen späteren und ungewissen Zeitpunkt hinausgeschoben wurde.

Allein es ist zweifellos, dass mit der citirten Bestimmung, insbesondere mit dem Worte „endgiltig", nur die Competenz des Handelsministeriums zu einer von anderen Verwaltungsbehörden oder den ordentlichen Gerichten nicht überprüfbaren Entscheidung zum Ausdrucke gebracht werden, nicht aber die Möglichkeit einer Provisorial-Entscheidung bis zum Eintritte gewisser Ereignisse, hinsichtlich derer momentan noch nicht gesagt werden kann, wann und wie sie sich vollziehen werden, ausgeschlossen werden wollte, wenn hiedurch nur nicht schon dermalen liquide Ansprüche verletzt oder für die Zukunft präjudicirt werden. Diese letzteren Momente treffen aber im vorliegenden Falle nicht zu.

Denn vor Allem ist nach dem Ergebnisse der politischen Begehung der Fall des § 10, lit. c, der Ministerial-Verordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, auf welchen die Beschwerde den erhobenen Anspruch in merito stützt, schon darum nicht gegeben, weil der Eisenbahndamm, dessen Ersetzung durch einen Viaduct die Gemeinde Wien darum, weil er die künftig an dieser Stelle, für welche ein sternförmiger Platz projectirt ist, zu errichtenden Communicationsmittel zerstört oder unfahrbar macht, verlangt, nicht etwa anlässlich des den Gegenstand der Commissionsverhandlung bildenden Baues eines zweiten Geleises angelegt wurde oder angelegt werden sollte, sondern längst besteht.

Dermalen handelt es sich nicht um den Bau dieses Dammes und die Frage, ob zwei zu schaffende Oeffnungen à 11.38 m² lichter Weite, 4.255 m Höhe den Verkehrsverhältnissen genügen, sondern nur um die Verlängerung dieser bestehenden Objecte in gleicher Weite, Höhe und Constructionsart.

Wenn nun die Entscheidung darüber, ob die Verlängerung dieser Objecte nicht eine Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse zur Folge

haben könnte, einem späteren Zeitpunkte vorbehalten wurde, so kann hierin umsoweniger eine Verletzung berechtigter Interessen der Gemeinde Wien erblickt werden, als dermalen diese Objecte Communicationszwecken überhaupt noch nicht übergeben sind, sondern erst im Falle der Inangriffnahme, resp. Durchführung des bezüglichen Regulirungsprojectes der Communication dienstbar gemacht werden sollen, und die Bemerkung der Entscheidung, dass über die eventuelle Abänderung oder Ergänzung der fraglichen Bahnobjecte und die Tragung der damit verbundenen Kosten „erst bei der Beamtshandlung des Projectes für den Anschluss der Wiener Stadtbahn die definitive Entscheidung zu treffen sein werde", nicht in dem Sinne judicatmässige Bedeutung hat, dass, wenn etwa das fragliche Strassenregulirungsproject früher zur Realisirung gelangen sollte als der Anschluss der Wiener Stadtbahn, der Gemeinde Wien durch die Formulirung dieses lediglich die Ablehnung einer Entscheidung im gegenwärtigen Momente motivirenden Satzes verwehrt wäre, ihre etwaigen Ansprüche schon in diesem Zeitpunkte geltend zu machen, wie dies denn auch in der Gegenschrift des k. k. Eisenbahnministeriums ausdrücklich anerkannt wird und bei der öffentlichen mündlichen Verhandlung vom Regierungsvertreter im Einvernehmen mit dem Vertreter der Nordwestbahn zugesichert wurde. Die Beschwerde war daher als unbegründet abzuweisen.

Abhandlungen.

1.

Die Bedeutung des Bürgerlichen Gesetzbuchs für die Eisenbahnverwaltungen mit besonderer Berücksichtigung des Preussischen Rechts. Ein Ueberblick.

Von **Keiner**,
Amtsgerichtsrath in Wetzlar.

§ I. Einleitung.

I. Die Einwirkung des B.G.B.'s auf die bestehenden Gesetze ist eine verschiedene, je nachdem es sich um reichs- oder landesgesetzliche Vorschriften handelt. Die Vorschriften der Reichsgesetze und zwar sowohl die des öffentlichen Rechtes wie die des Privatrechts bleiben nach art. 32 E.G. z. B.G.B. in Kraft, es müsste denn sein, dass sich aus dem B.G.B. oder dem E.G. ihre Aufhebung ergäbe. Dagegen hebt art. 55 E.G. z. B.G.B. grundsätzlich die Vorschriften der Landesgesetze auf, soweit nicht ein Anderes bestimmt ist, jedoch nur die privatrechtlichen. Die öffentlich-rechtlichen Vorschriften der Landesgesetze bleiben bestehen. Zahlreiche landesgesetzliche Materien werden durch die Vorbehalte art. 56—152 E.G. aufrecht erhalten. Diese Materien sind vielfach aus Vorschriften öffentlich-rechtlicher und privatrechtlicher Natur zusammengesetzt. Die Aufrechterhaltung der Materie als solcher erübrigt die im Einzelfall schwierige Unterscheidung, ob öffentliches Recht oder Privatrecht vorliegt.

II. Selbstverständlich bleibt neben dem B.G.B. das damit in Einklang gebrachte Handelsgesetzbuch als Specialrecht unangetastet, insbesondere der für die Eisenbahnverwaltungen wichtige 7. Abschnitt des 3. Buchs über die Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen sowie die Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899. Diese vollständig selbständige Materie soll nicht weiter zum Gegenstand dieses Ueberblicks gemacht werden.

Von den eisenbahnrechtlichen Reichsgesetzen bleiben unberührt weiter:

1. Die Betriebsordnung vom 5. Juli 1892 und alle übrigen von Reichswegen erlassenen Vorschriften eisenbahntechnischer Natur,
2. die reichsgesetzlichen Vorschriften über die Verpflichtungen der Eisenbahnen gegenüber der Militärverwaltung nach den Reichsgesetzen vom 13. Juni 1873 und 24. Mai 1898 sowie die Militärtransportordnung vom 18. Januar 1899,
3. das Eisenbahnpostgesetz vom 20. Dezember 1875,
4. das Reichsgesetz vom 3. Mai 1886, betreffend die Unzulässigkeit der Pfändung von Eisenbahnbetriebsmitteln,
5. die Vorschriften über die Einrichtung der Reichseisenbahnbehörden (insbesondere die Gesetze vom 27. Juni 1873 und 27. Mai 1878).

Auch in die Vorschriften der Gewerbeordnung, der Unfall-, Invaliditäts-

und Krankenversicherung greift das B.G.B. nicht ein, wenigstens nicht in die für das Eisenbahnwesen bedeutsamen Vorschriften.

Nur das Reichsgesetz vom 31. März 1873, betreffend die Rechtsverhältnisse der Reichsbeamten, wird durch 43 E.G. z. B.G.B. formell, nicht materiell geändert (vgl. § 2) und das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 wird durch art. 42 E.G. z. B.G.B. in Einklang mit dem B.G.B. gebracht (vgl. § 4).

Unberührt bleiben auch die vom Reich abgeschlossenen Staatsverträge, insbesondere das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 mit allen Nachträgen. Denn die Staatsverträge sind Rechtsnormen, somit Gesetze im Sinne des art. 2. E.G. z. B.G.B.

III. Von den für das Eisenbahnwesen erheblichen Landesgesetzen bleiben aufrecht erhalten:

1. Diejenigen, für die ein Vorbehalt im Einführungsgesetz gegeben ist (vgl. z. B. art. 56, 80, 81, 90, 92, 100, 101, 105, 106, 109, 111, 112, 123, 125, 127, 142, 143 E.G. z. B.G.B., Vorschriften die in der nachfolgenden Darstellung erörtert werden sollen),
2. die Vorschriften öffentlich-rechtlicher Natur.

Ueber die Frage, welche Vorschriften dem öffentlichen Recht angehören, ist, wie die Motive z. E.G. S. 147 sich ausdrücken, „die der Rechtslage entsprechende Entscheidung im Einklang mit der Verfassung und den öffentlichen Einrichtungen der einzelnen Bundesstaaten zu treffen“.

Dem öffentlichen Recht gehören bei den Staatseisenbahnen vor Allem an die Vorschriften über die Einrichtung der Behörden, die Organisation der Eisenbahnverwaltung (vgl. A.E. v. 15. Dezember 1894 für Preussen), die Regelung der Rechte und Pflichten der Staatsbeamten (vgl. jedoch § 2); ferner die Vorschriften über Verwendung der Einnahmen (Preuss. Ges. v. 27. März 1882). Oeffentlichen Rechts ist auch die Einrichtung der Bezirkseisenbahnräthe und des Landeseisenbahnraths nach dem Preuss. Gesetz vom 2. Juni 1882. Oeffentlichen Rechts sind ferner die Vorschriften über Erwerb von Eisenbahnen durch den Staat (§ 42 Preuss. Ges. vom 3. November 1838 und § 30 des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892), sowie die Besteuerung der Eisenbahnen, über ihre Heranziehung zu Kommunalsteuern, über die Aufsicht über Privatbahnen und die ihnen im öffentlichen Interesse auferlegten Verpflichtungen, endlich über die Genehmigung von Eisenbahnen und Kleineisenbahnen. (Für Preussen vgl. die Gesetze vom 3. November 1838, 30. Mai 1853, 21. Mai 1859, 16. März 1867, 28. Juli 1892 und die §§ 28, 40—46, 53 des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1883.) Dem öffentlichen Recht gehört auch an das Preuss. Gesetz vom 4. Juni 1876, betreffend die Uebertragung der Eigenthums- und sonstigen Rechte des Staats an den Eisenbahnen auf das deutsche Reich.

Unberührt vom B. G. B. bleiben auch die Vorschriften über die Abgrenzung der Zuständigkeit von Gerichten und Verwaltungsbehörden. Diese Abgrenzung ist nach § 13 des Gerichtsverfassungsgesetzes Sache der Landesgesetzgebung. Danach bleibt beispielsweise auch zukünftig der Rechtsweg im Fall des § 27 des Preussischen Kleinbahngesetzes ausgeschlossen.

Staatsverträge, die ein Bundesstaat mit einem ausländischen (ausser-

deutschen) Staat auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens abgeschlossen hat, bleiben nach art. 56 E.G. z. B.G.B. ebenfalls unberührt. Dasselbe gilt — gemäss art. 55 E.G. — von dem öffentlich-rechtlichen Inhalt der mit anderen Bundesstaaten geschlossenen Verträge; für den privatrechtlichen Inhalt sind gemäss art. 170 E.G. die bisherigen Gesetze massgebend.

IV. Nach dem Vorstehenden ist ein grosser Theil der gesammten Eisenbahngesetzgebung der Einwirkung des B.G.B. entzogen. Trotzdem ist es bei dem gewaltigen Umfang der Beförderungsgeschäfte der Eisenbahnen, bei dem umfangreichen Beamtenkörper, der grossen Zahl der im Eisenbahnbetrieb beschäftigten Arbeiter, der Häufigkeit der mit Unternehmern und Lieferanten abzuschliessenden Verträge, dem werthvollen Besitz der Eisenbahnen an Grundstücken und Betriebsmitteln, der Höhe der Eisenbahnschulden und der sonstigen in Eisenbahnunternehmungen angelegten Kapitalien, ohne Weiteres verständlich, dass die durchgreifende Umwälzung, welche das B.G.B. auf dem Gebiet des Privatrechts gebracht hat, von erheblicher Bedeutung für die Eisenbahnverwaltungen sein muss. Der — nach Ausscheidung der Vorschriften des Handelsgesetzbuchs — zu behandelnde Stoff soll in folgenden §§ erörtert werden:

§ 2. Rechte und Pflichten der Staatseisenbahnbeamten.
§ 3. Die Haftpflicht der Eisenbahnunternehmer.
§ 4. Das Recht der Schuldverschreibungen auf den Inhaber nach B.G.B. in seiner Bedeutung für das Eisenbahnwesen.
§ 5. Das Sachenrecht des B.G.B. in seiner Bedeutung für das Eisenbahnwesen.
§ 6. Die für den rechtsgeschäftlichen Verkehr der Eisenbahnen praktisch wichtigsten sonstigen Vorschriften des B.G.B.'s

§ 2. Rechte und Pflichten der Staatseisenbahnbeamten.

1. Vermögensrechtliche Ansprüche aus dem Dienstverhältniss.

Die vermögensrechtlichen Ansprüche der Staatsbeamten aus ihrem Dienstverhältniss sind an sich privatrechtlicher Natur, werden aber zugleich im öffentlichen Interesse geordnet. Es würde hiernach nicht völlig ausser Zweifel sein, inwieweit die landesgesetzlichen Vorschriften über Besoldung, Wohnungsgeldzuschuss, Dienstaufwandsentschädigung, Tagegelder, Reise- und Umzugskosten, Pensionen, Gnadenkompetenzen, Wittwen- und Waisengeld durch das B.G.B. (art. 55 E.G.) berührt werden. Diesen Zweifel beseitigt art. 80 E.G., der grundsätzlich die landesgesetzlichen Vorschriften über die vermögensrechtlichen Ansprüche der Beamten aus ihrem Dienstverhältniss aufrecht erhält und nur einzelne besondere Vorschriften des B.G.B.'s vorgehen lässt, denen keine weittragende Bedeutung zukommt. Diese besonderen Vorschriften sind enthalten in:

a) §§ 197, 201 B.G.B. Es verjähren hiernach die Ansprüche auf Rückstände von Besoldungen, Wartegeldern, Ruhegehältern .... in vier Jahren vom Schluss des Jahres ab, in dem der Anspruch entsteht, also nicht mehr von der Fälligkeit ab, wie beispielsweise in § 16 Abs. 2 des preussischen Gesetzes, betreffend die Fürsorge für die Wittwen und Waisen u. s. w., vom 20. Mai 1882 bestimmt ist.

b) § 411 B.G.B., welcher die Gültigkeit der Abtretung des übertragbaren Theiles von Diensteinkommen u. s. w. des Beamten (materiell übereinstimmend mit § 6 des Reichsbeamtengesetzes) regelt.

c) §§ 394, 400 B.G.B. Nach den §§ 394, 400 B.G.B. kann eine Forderung nicht abgetreten werden, soweit sie der Pfändung nicht unterworfen ist. Soweit eine Forderung der Pfändung nicht unterworfen ist, findet eine Aufrechnung gegen diese Forderung nicht statt.

Ueber die Zulässigkeit der Pfändung entschied schon bisher das Reichsrecht: § 749 (neu § 850) C.P.O.; über die Zulässigkeit der Abtretung bisher das Landesrecht. Nach Preussischem Landesrecht war aber Gehalt und Pension eines unmittelbaren Staatsbeamten und das Wittwengeld überhaupt nicht abtretbar (Allg. Ger.-O. Anhang § 123, § 26 Ges. vom 27. März 1872, § 17 Ges. vom 20. Mai 1882). Diese weitergehenden Beschränkungen der Abtretbarkeit hält art. 81 E.G. wieder aufrecht.

Die Vorschriften des Reichsrechts in § 394 (Zulässigkeit der Aufrechnung) sind gegenüber dem bisherigen Recht neu. Nach dem neuen Recht würde beispielsweise auch dem Staat nicht gestattet sein, gegenüber dem nicht pfändbaren Gehaltsanspruch des Beamten mit einem Schadensersatzanspruch aus dienstlichem Verschulden des Beamten aufzurechnen. „Mehrere Bundesstaaten (Bayern, Sachsen, Württemberg) legten aber auf eine solche Aufrechnungsbefugniss Gewicht, und zwar im dienstlichen Interesse der grösseren Staatsbetriebe, um ein wirksames Mittel zu haben, die Beamten zur pflichtmässigen Sorgfalt anzuhalten. Namentlich glaubte die Bayerische Eisenbahnverwaltung dieses Mittel nicht entbehren zu können, um das untere Personal an schonende Behandlung des Materials zu gewöhnen". So das Kommissionsprotokoll, Guttentag'sche Ausgabe I S. 374, 375. Dies führte zu der Einfügung des letzten Satzes in art. 81 E.G., wonach es den Einzelstaaten gestattet ist, die Aufrechnung von Ansprüchen aller Art gegenüber den Ansprüchen der Beamten auf Besoldung, Ruhegehalt, Wittwen- und Waisengeld abweichend von § 394 B.G.B. zuzulassen. Auf Arbeits- und Dienstlohn sowie auf Ansprüche der Privatbeamten bezieht sich art. 81 E.G. nicht. Streitig ist es aber, ob dem Arbeiter nicht Lohnabzüge auf Grund des § 273 B.G.B. (Zurückbehaltungsrecht) gemacht werden dürfen und ob die Vorschrift des § 394 B.G.B. durch Vereinbarung ausgeschlossen werden kann. Vgl. Erl. des Min. der öff. Arb. v. 31. Januar 1900. E.V.Bl. S. 46; Burchardt, Streitfragen des Arbeitsvertrages, Deutsche Juristenzeitung 1900, S. 262.

Vollständig unangetastet lässt das B.G.B. die Vorschriften über die Zulässigkeit des Rechtswegs in Beziehung auf Diensteinkommensansprüche (vgl. § 150 des Reichsbeamtengesetzes; §§ 1—7 des Preussischen Gesetzes vom 24. Mai 1861). Diese Vorschriften bleiben als Verfahrensvorschriften nach § 13 des Gerichtsverfassungsgesetzes bestehen.

2. Die Haftung der Eisenbahnbeamten wegen Verletzung der Amtspflicht.

Die Haftung der Staatseisenbahnbeamten ist keine andere als die aller übrigen Beamten. Ihre Haftung gegenüber dem Staat liegt auf dem Gebiet

des öffentlichen Rechts und wird durch das B.G.B. nicht berührt (vgl. Begr. zum Entwurf des Preuss. Ausf.-Ges. zum B.G.B., Heymanns Verlag S. 226). Dagegen ist ihre Haftung Dritten gegenüber durch die §§ 839 fg. B.G.B.'s unter Beseitigung der landesgesetzlichen Vorschriften (da die §§ 837 fg. als besondere Vorschriften im Sinne des art. 80 E.G. anzusehen sind) für das Reich einheitlich geregelt. Ein Beamter, welcher die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht vorsätzlich oder fahrlässig verletzt, hat dem Dritten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Fällt ihm nur Fahrlässigkeit zur Last, so kann er nur dann in Anspruch genommen werden, wenn der Verletzte nicht auf andere Weise Ersatz zu erlangen vermag. Ueber mitwirkendes Verschulden des Verletzten vgl. die §§ 254, 846, über Haftung Mehrerer und der Aufsichtspflichtigen §§ 840, 841 über den Begriff Fahrlässigkeit § 376 und über Verjährung § 852 B.G.B.'s. Vgl. über die Haftung der Eisenbahnbeamten den Aufsatz von Oesterlen, Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrgang 38 Nr. 88.

Als Verfahrensvorschriften aufrecht erhalten sind die Vorschriften der Landesgesetze, welche die civilrechtliche Verfolgung eines Beamten an die Vorentscheidung eines Verwaltungsgerichtshofes oder des Reichsgerichts darüber binden, dass der Beamte sich einer Ueberschreitung seiner Amtsbefugnisse oder der Unterlassung einer ihm obliegenden Amtshandlung schuldig gemacht hat (§ 11 des E.G. zum Gerichtsverfassungsgesetz). Für Preussen ist zuständig das Oberverwaltungsgericht nach den Gesetzen vom 13. Februar 1854 und 8. April 1847 sowie nach § 114 des Landesverwaltungsgesetzes vom 30. Juli 1883. Hinsichtlich Elsass-Lothringens ist auf die Entscheidung des Reichsgerichts vom 2. November 1899 (Entsch. in Strafsachen Bd. 32 S. 322) hinzuweisen; jetzt ist massgebend § 39 des Els.Lothr. Ausführungsgesetzes zum B.G.B.

Soweit die §§ 839 fg. B.G.B.'s nicht eingreifen, bleiben die landesgesetzlichen Vorschriften über die vermögensrechtlichen Verbindlichkeiten der Beamten aus dem Amts- und Dienstverhältniss aufrecht erhalten (art. 80 E.G.); dahin gehören die Vorschriften über die Verpflichtung zum Ersatz von Kassendefecten: Preuss. Verordnung vom 24. Januar 1844 (für Reichsbeamte §§ 144 bis 148 des Reichsbeamtengesetzes).

Hinsichtlich der Amtscautionen vgl. den Vorbehalt in art. 90 E.G., der aber für die Preussischen Eisenbahnbeamten nach dem Gesetz vom 27. März 1898 (vgl. das entsprechende Reichsgesetz vom 20. Februar 1898) nur noch für eine kurze Zeit Bedeutung haben kann.

3. Die Rechtsverhältnisse der Beamten im Uebrigen.

Von den zu 1 und 2 erörterten vermögensrechtlichen Ansprüchen und Verbindlichkeiten abgesehen gehört das Beamtenrecht im Grossen und Ganzen dem öffentlichen Recht an. Das gilt insbesondere von den Vorschriften über Anstellung, Entlassung und Versetzung, von den Pflichten gegenüber dem Staat und den vorgesetzten Behörden und von dem Disciplinarrecht. Nur mit wenigen Einzelvorschriften greift das B.G.B. in das Beamtenrecht ein:

a) § 570 B.G.B. gewährt den Beamten im Fall der Versetzung das Recht,

die Wohnung mit der gesetzlichen Kündigungsfrist (§§ 565, 580 B.G.B.) zu kündigen. § 570 bezieht sich nur auf Räume, die der Beamte für sich und seine Familie gemiethet hat. Bei Pachtverhältnissen findet § 570 keine Anwendung (§ 596 Abs. 2). Durch abweichende Vertragsbestimmung kann das Kündigungsrecht ausgeschlossen werden.

b) Nach § 1315 B.G.B. dürfen Landesbeamte, für die nach den Landesgesetzen zur Eingehung einer Ehe eine Erlaubniss erforderlich ist, nicht ohne diese Erlaubniss die Ehe eingehen. Für die Preussischen Beamten hat die Vorschrift keine Bedeutung, weil nach art. 42 Preuss. Ausf.-Ges. zum B.G.B. eine solche Erlaubniss nicht mehr erforderlich ist.

c) Nach den §§ 1784, 1888, 1694, 1915 B.G.B. soll ein Beamter nicht ohne die in einem Landesgesetz vorgeschriebene Erlaubniss zum Vormund, Beistand oder Pfleger bestellt werden; auch soll er von seinem Amt als Vormund u. s. w. entlassen werden, wenn die Erlaubniss versagt oder zurückgenommen wird. Nach art. 72 Preuss. Ausf.-Ges. zum B.G.B. hat die zunächst vorgesetzte Dienstbehörde des Beamten die Erlaubniss zu ertheilen oder zu versagen. Die Erlaubniss kann zurückgenommen werden.

d) Ueber die Sicherung der Akten eines Beamten nach seinem Tod trifft art. 20 des Preussischen Gesetzes über die freiwillige Gerichtsbarkeit vom 21. September 1899 eine Bestimmung. Diese Sicherung liegt auch den Dorfgerichten im Geltungsbereich des Allgemeinen Landrechts (§ 20 der Allg. Verf. vom 20. Dezember 1899, Just.-Min.-Bl. S. 806) und den Ortsgerichten im Geltungsbereich der Allg. Verf. vom 28. Dezember 1899 Just.-Min.-Bl. S. 889 (vgl. § 26) ob.

§ 3. Die Haftpflicht der Eisenbahnunternehmer.

I. Das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 ist an sich durch art. 32 E.G. z. B.G.B. aufrecht erhalten, jedoch durch art. 42 E.G. in Einklang mit dem neuen Reichsrecht gebracht worden. Die Aenderungen sind veranlasst durch die §§ 843, 844 B.G.G., 708 Nr. 6, 811 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 3 C.P.O.

Die Grundlage der Haftung des Betriebsunternehmers ist dieselbe geblieben: er haftet, wenn er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten verursacht worden ist. Was aber den Umfang des Schadens anlangt, so haftet er nicht nur für den Vermögensnachtheil, den der Getödtete oder Verletzte dadurch erlitten hat, dass während der Krankheit seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert war, sondern auch für den Vermögensnachtheil, der durch Vermehrung seiner Bedürfnisse während der Krankheit hervorgetreten ist. Den Anspruch auf Entschädigung haben nicht allein die zur Zeit der Verletzung thatsächlich unterhaltsberechtigten Personen, sondern auch diejenigen, die unterhaltsberechtigt werden konnten. Die Ersatzpflicht ist ausdrücklich auf die muthmassliche Lebensdauer des Getödteten eingeschränkt worden. Im Uebrigen richtet sich der Umfang, in dem Schadensersatz zu leisten ist, nach dem bisherigen Recht. Gesetzlich unterhaltspflichtig sind nach den §§ 1601, 1608 B.G.B. nur Verwandte in gerader Linie und Ehegatten, nicht mehr Geschwister. Näheres über die Unterhaltspflicht s. in den §§ 1601—1615 B.G.B.

§ 7 Abs. 1 des Reichsgesetzes ist zum Theil bereits durch § 260 (neu § 287) C.P.O. gegenstandslos geworden, soweit er die Verpflichtung zur Stellung einer Sicherheit betrifft, ist nunmehr § 843 Abs. 2 B.G.B., daneben § 7 Abs. 3 in der Fassung des art. 42 E.G. (vgl. § 324 C.P.O.) massgebend. § 7 Abs. 1 des alten Gesetzes ist durch die allgemeine Regelung der Materie in § 323 C.P.O. entbehrlich geworden.

Die Entschädigung ist regelmässig in Rente zu zahlen, und zwar auf drei Monate im Voraus, § 7 Abs. 2 der neuen Fassung in Verbindung mit den §§ 843 Abs. 2 760 B.G.B. Eine Kapitalabfindung kann aber nunmehr der Berechtigte auch ohne Einwilligung des Unternehmers verlangen, wenn ein nach richterlichem Ermessen wichtiger Grund dafür vorliegt. Der Entschädigungsanspruch wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass ein Anderer dem Verletzten oder dem Unterhaltsberechtigten Unterhalt zu gewähren hat, § 7 Abs. 2 cit. § 843 Abs. 3, 4 § 844 Abs. 2 B.G.B.

Die zweijährige Verjährungsfrist ist beibehalten, im Uebrigen gelten aber die Vorschriften des B.G.B.'s über Verjährung, namentlich § 206, wonach die Verjährung, welche gegen geschäftsunfähige oder in der Geschäftsfähigkeit beschränkte Personen, die ohne gesetzlichen Vertreter sind, läuft, in der dort angegebenen Weise an der Vollendung gehindert wird.

Was den abgeänderten § 9 Abs. 1 des alten Gesetzes angeht, so kommen für die Haftung des Eisenbahnunternehmers neben dem Haftpflichtgesetz, da das Landesrecht auf diesem Gebiet durch das Reichsrecht ersetzt ist, nur noch reichsrechtliche Vorschriften (§ 823 B.G.B., Unfallversicherungsgesetz) in Betracht. Es ist daher in § 9 Abs. 1 statt auf die Bestimmungen der Landesgesetze auf die gesetzlichen Vorschriften schlechtweg verwiesen. In Frage kann höchstens noch die Haftung aus den durch art. 105 E.G. aufrecht erhaltenen landesgesetzlichen Bestimmungen kommen (vgl. hierüber Aron, Bd. 14 S. 189 dieser Zeitschrift).

Die Aufhebung des alten § 9 Abs. 2 ist in den Motiven zum Einf.-Ges. Entw. I art. 24 S. 137 begründet.

Urtheile, welche die Verpflichtung zur Entrichtung einer Rente aussprechen, sind, soweit die Entrichtung für die Zeit nach Erhebung der Klage und für das der Erhebung der Klage vorausgegangene letzte Vierteljahr zu erfolgen hat, von Amtswegen für vorläufig vollstreckbar zu erklären. Die an Unterhaltsberechtigte zu zahlenden Renten sind der Pfändung überhaupt entzogen; die den Verletzten zu zahlenden Renten sind insoweit, als der Gesammtbetrag die Summe von 1500 Mark für das Jahr übersteigt, der Pfändung unterworfen; ohne Rücksicht auf den Betrag ist im letzteren Fall die Pfändung zulässig, wenn sie wegen der Verwandten oder dem Ehegatten geschuldeten Unterhaltsbeiträge beantragt ist. Das Gleiche gilt zu Gunsten der Unterhaltsansprüche unehelicher Kinder mit der aus § 850 Abs. 4 C.P.O. ersichtlichen Einschränkung (vgl. § 7 Abs. 2 des Gesetzes neuer Fassung in Verbindung mit den §§ 708 Nr. 6, 850 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 3, 4 C.P.O.).

II. Neben dem Haftpflichtgesetz kommen für die Eisenbahnen noch die art. 105, 106 E.G. z. B.G.B. in Betracht.

Nach art. 105 bleiben unberührt die landesgesetzlichen Vorschriften, nach welchen der Unternehmer eines Eisenbahnbetriebs . . . . . für den aus dem Betrieb entstehenden Schaden im weiteren Umfang als nach den Vorschriften des B.G.B.'s verantwortlich ist. Aufrecht erhalten ist damit insbesondere der § 25 des Preussischen Gesetzes vom 3. November 1838 hinsichtlich des Schadens, der bei der Beförderung auf der Bahn an den Sachen anderer als der beförderten Personen, z. B. durch Ueberfahren von Fuhrwerken, entstanden ist (vgl. Kommissionsprotokolle, Guttentag II S. 604, 605). Der Vorbehalt beschränkt sich an sich nicht auf Schaden an Sachen, wie Aron l. c. meint, der Landesgesetzgebung ist vielmehr auch bezüglich der Erweiterung der Haftpflicht für Personenbeschädigungen freie Hand gegeben, jedoch nur insoweit als dadurch nicht in die reichsgesetzlich speciell geregelte Haftpflichtmaterie eingegriffen wird.

Nach art. 106 E.G. bleiben unberührt die landesgesetzlichen Vorschriften, nach welchen, wenn ein dem öffentlichen Gebrauch dienendes Grundstück, z. B. eine Strasse, zu einer Anlage oder zu einem Betrieb benutzt werden darf, der Unternehmer der Anlage oder des Betriebs für den Schaden verantwortlich ist, der bei dem öffentlichen Gebrauch des Grundstücks durch die Anlage oder den Betrieb verursacht wird. Ueber die Aenderungen des Haftpflichtgesetzes durch art. 42 E.G. z. B.G.B. vgl. Eger, Das Haftpflichtgesetz, 5. Auflage, 1900.

§ 4. Das Recht der Schuldverschreibungen auf den Inhaber nach B.G.B. in seiner Bedeutung für das Eisenbahnwesen.

Das Recht der Schuldverschreibungen auf den Inhaber (§§ 793—808 B.G.B.) kommt für die Eisenbahnverwaltungen in doppelter Richtung in Betracht:

1. in Beziehung auf Fahrkarten und Gepäckscheine,
2. in Beziehung auf Eisenbahnanleihen,

I. Fahrkarten und Gepäckscheine unterliegen dem § 807 B.G.B.: sie berechtigen den Inhaber, die Leistung von der Eisenbahn gemäss dem Inhalt der Karte oder des Scheins zu verlangen, es müsste denn die Eisenbahn nachweisen, dass der Inhaber zur Verfügung über die Karte oder den Schein nicht berechtigt ist. Die Eisenbahn wird jedoch auch durch Leistung an einen nicht zur Verfügung berechtigten Inhaber befreit (§ 793 Abs. 1, B.G.B. vgl. § 33 der Verkehrsordnung). Gültigkeit der Ausstellung (Abstempelung) vorausgesetzt, wird die Eisenbahn auch aus gestohlenen oder sonst ohne ihren Willen in den Verkehr gelangten echten Fahrkarten verpflichtet (§ 794 B.G.B.). Gegenüber unechten oder nicht gültig ausgestellten Karten besteht keine Pflicht zur Leistung (§ 796). Nur gegen Aushändigung der Karten oder Scheine ist die Eisenbahn zur Leistung verpflichtet (§ 797).

Ueberall aber gehen die Bestimmungen der Verkehrsordnung als reichsrechtliches Specialrecht vor.

II. Die vom Staat für Eisenbahnzwecke verausgabten Schuldverschreibungen auf den Inhaber bieten, da sie den allgemeinen Vorschriften über Staatsschuldverschreibungen unterliegen, ein besonderes Interesse mit Rücksicht auf die Eisenbahnverwaltung nicht. Es sind für sie die Vorschriften in den

§§ 793, 794, 796—806 B.G.B., die Vorschriften der C.P.O. über das Aufgebot, die Vorbehalte art. 97, 98, 100, 101 E.G. z. B.G.B. (darauf sich gründend die art. 17, 18 Preuss. Ausf.-Ges. zum B.G.B.), die Uebergangsvorschriften art. 175—178 E.G. massgebend. Das Recht der Reichsschuldverschreibungen ist durch die Reichsschuldenordnung vom 4. März 1900 in Einklang mit dem B.G.B. geordnet, wobei das Reich in den §§ 4, 16 dem Vorbehalt des art. 100 gleichartige Vorschriften für Reichsschuldverschreibungen getroffen hat.

Die Schuldverschreibungen der Privateisenbahnen unterliegen ebenfalls dem Reichsrecht, ältere mit den aus art. 174—178 E.G. ersichtlichen Einschränkungen. Hervorzuheben ist aus diesem Recht das Folgende:

a) Neue Schuldverschreibungen dürfen nur mit staatlicher Genehmigung ausgegeben werden. Die Genehmigung ertheilt die Centralbehörde des Bundesstaats, § 795 B.G.B., in Preussen der zuständige Minister auf Grund eingeholter Königlicher Ermächtigung. Der Ermächtigung des Königs bedarf es nicht für die Genehmigung von Aenderungen der Höhe des Zinsfusses und von sonstigen Aenderungen der Ausgabebedingungen, art. 8 der Verordnung zur Ausf. des B.G.B. vom 16. November 1899 (G. S. S. 572).

b) Eine Ausserkurssetzung von Schuldverschreibungen auf den Inhaber (auch Actien) findet nicht mehr statt; eine früher erfolgte Ausserkurssetzung hat mit dem 1. Januar 1900 ihre Wirkung verloren, art. 176 E.G. zum B.G.B., art. 26 E.G. zum H.G.B.

c) Eine Verpflichtung der Privateisenbahnen zur Umschreibung von Schuldverschreibungen auf den Inhaber auf den Namen des Besitzers besteht nicht § 806 B.G.B., eine solche kann nach art. 101 E.G. auch nur Körperschaften des öffentlichen Rechts auferlegt werden (vgl. art. 17 Preuss. A.G. z. B.G.B.). Verpflichtungen aus älterem Recht bleiben bestehen, art. 174 E.G.

d) Ansprüche aus Schuldverschreibungen, welche vor dem 1. Januar 1900 ausgestellt sind, einschliesslich der Zinsansprüche verjähren — unbeschadet der Vorschrift des § 802 B.G.B.'s — nach den bisherigen Gesetzen. Dies gilt auch für Zinsscheine, welche für ältere Schuldverschreibungen nach dem 1. Januar 1900 ausgestellt werden, art. 174 Abs. 2, 175 E.G., Motive zu Entwurf I E.G. art. 105 S. 263. Für die Zinsscheine neuer Schuldverschreibungen gelten die Verjährungsvorschriften §§ 197, 201 B.G.B.

e) Die Vorschriften des neuen Rechts über Umtausch beschädigter Schuldverschreibungen (§ 798 B.G.B.), Kraftloserklärung abhanden gekommener (§ 799), Zahlungssperre (§ 802 B.G.B., §§ 1019—1022 C.P.O.), über den Verlust von Zinsscheinen (§ 804 B.G.B.) und die Zulässigkeit der Umschreibung auf den Namen (§ 806 Satz 1 B.G.B.) gelten auch für ältere Schuldverschreibungen.

f) Wegen der auf Grund einer Bahnpfandschuld ausgestellten Theilschuldverschreibungen auf den Inhaber vgl. den folgenden § 5 II 3.

(Schluss folgt im nächsten Heft.)

2.

Das Verordnungsrecht des Reichs-Eisenbahn-Amts nach Absatz 2 der Eingangsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899.

Von **Dr. Max Reindl,**

Sekretär bei der General-Direktion der k. b. Staatseisenbahnen in München.

Der Absatz 2 der Eingangsbestimmungen zur deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 enthält folgende Vorschrift:

„In Fällen eines dringenden Verkehrsbedürfnisses sowie zum Zwecke von Versuchen mit neuen Einrichtungen können Ergänzungen oder Aenderungen einzelner Vorschriften dieser Ordnung vom Reichs-Eisenbahn-Amt im Einverständnisse mit den betheiligten Landesaufsichtsbehörden bis auf Weiteres verfügt werden. Derartige vorläufige Verfügungen sind im Reichs-Gesetzblatte zu veröffentlichen. Die endgültige Regelung durch den Bundesrath ist thunlichst bald herbeizuführen".

Diese Bestimmung bietet in mehrfacher Hinsicht Anlass zu einer näheren Betrachtung.

In erster Linie wird sich die Betrachtung auf die rechtliche Seite zu erstrecken und dabei ihren Ausgangspunkt von der rechtlichen Natur der Eisenbahn-Verkehrsordnung zu nehmen haben.

Die Verkehrsordnung vom 15. November 1892 war ebenso wie das frühere Betriebs-Reglement eine Verwaltungsvorschrift des Bundesraths, in der den Eisenbahnverwaltungen im Aufsichtswege der Befehl ertheilt wurde, bei ihren Beförderungsbedingungen die in der Verkehrsordnung enthaltenen Bestimmungen zu befolgen [1]). Die Befugniss des Bundesraths zur Erlassung einer derartigen Verwaltungsvorschrift ist auf den Art. 45 Ziff. 1 der Reichsverfassung gestützt worden. Ob aus dieser letzteren Vorschrift der Reichsverfassung thatsächlich eine solche Befugniss des Bundesraths abgeleitet werden konnte und ob nicht vielmehr zur Erlassung der gedachten Verwaltungsanordnung an die Eisenbahnen — mit Ausnahme der Reichsbahnen — die einzelnen

---

[1]) v. d. Leyen in der Zeitschrift für Handelsrecht Bd. 41 S. 510; Gerstner im Archiv für öffentliches Recht Bd. XI S. 195, und in der Zeitung d. Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1899 S. 1359; Eger, Komm. zur Verk.-Ordn. S. 19; Denkschrift zum Entwurf eines H.G.B. S. 270; R.G. v. 24. April 1900 in der Jur. Wochenschrift Bd. 29 S. 533 Nr. 30.

Landesregierungen zuständig waren, ist in der staatsrechtlichen Litteratur sehr bestritten [1]). Mag dem aber sein wie ihm wolle, das Eine war jedenfalls kaum zu bezweifeln, dass die Bestimmungen der Verkehrsordnung nicht den Charakter einer Gesetzesvorschrift hatten, durch welche für das Publikum unmittelbar verbindliche Rechtsnormen erzeugt wurden, dass sie vielmehr nur durch den unter ausdrücklicher Bezugnahme auf sie erfolgten Abschluss des Frachtvertrages zu integrierenden Bestandtheilen des letzteren und somit zum Vertragsrecht, zur lex contractus, wurden [2]). Eine praktisch wichtige Folgerung aus dieser rechtlichen Natur der Verkehrsordnung war insbesondere die, dass die unrichtige Anwendung oder Auslegung der Verkehrsordnung keine Gesetzesverletzung war und dass daher das Rechtsmittel der Revision (§ 545, 540 der C.P.O.) nicht auf eine Verletzung der Bestimmungen der Verkehrsordnung gestützt werden konnte [3]).

Dieses nicht vollständig klare Rechtsverhältniss bedurfte einer gründlichen Reform. Denn es entspricht, wie die Denkschrift zum Entwurfe eines neuen Handelsgesetzbuches (S. 270) zutreffend bemerkt, weder der Natur der Sache, dass die Normen, welche für das Verhältniss der Betheiligten massgebend sein sollen, statt durch Aufstellung der betreffenden Rechtssätze erst auf dem Umwege einer Nöthigung zur vertragsmässigen Festsetzung zur Geltung gebracht werden, noch ist es erwünscht, dass bei der Wichtigkeit der in Betracht kommenden Fragen dem höchsten Gerichtshofe die Entscheidung über die Auslegung der Eisenbahn-Verkehrsordnung entzogen wird. Zur Aenderung des bisherigen Zustandes ist es daher erforderlich gewesen, der Eisenbahn-Verkehrsordnung die Bedeutung einer Rechtsverordnung beizulegen [4]).

Da aber Rechtsverordnungen sachlich Gesetze sind und daher von anderen Rechtsgrundsätzen beherrscht werden als die Verwaltungsverordnungen, so können sie nur gültig erlassen werden auf Grund einer durch formelles Gesetz erfolgten Delegation [5]). Diese Delegation ist nun auch in § 453 ff. des neuen Handelsgesetzbuchs ertheilt worden, indem dort den Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung innerhalb gewisser in § 471 des H.G.B. näher bezeichneten Grenzen der Vorrang vor den allgemeinen Bestimmungen des 6. Abschnitts des Handelsgesetzbuchs über das Frachtgeschäft eingeräumt und indem hin-

[1]) Vgl. Gerstner im Archiv f. öff. Recht Bd. XI S. 191; Seydel, Komm. zur Reichs-Verf. S. 277; Laband, Deutsch. Staatsrecht Bd. II S. 115, 118; Eger, Komm. z. Verk.-Ordn. S. 19 Anm. 33.

[2]) v. d. Leyen a. a. O. S. 510; Seydel, Komm. z. Reichs-Verf. S. 279; Laband, Deutsch. Staatsrecht I S. 582 und II S. 117 Anm. 4; Eger, Komm. z. Verk.-Ordn. S. 20; R.G. Bd. 15 S. 156 und vom 8. II. 97 bei Eger, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 14 S. 135; Denkschrift zum Entw. eines H.G.B. S. 270; R.G. v. 24. April 1900 in der Jur. Wochenschr. Bd. 29 S. 533 Nr. 30.

[3]) R.O.H.G. Bd. 19 S. 184, R.G. Bd. 10 S. 105, Eger, Komm. z. Verk.-Ordn. S. 20, Denkschrift a. a. O. S. 270; R.G. v. 24. April 1900 in der Jur. Wochenschrift Bd. 29 S. 533 Nr. 30; dahingestellt gelassen in der Entsch. des R.G. v. 8. XII. 96 bei Eger, Eisenb. Entsch. Bd. 14 S. 42.

[4]) Ueber den Grund, warum diese Aenderung nicht bereits bei Erlassung der Verk.-Ordn. von 1892 erfolgt ist, s. v. d. Leyen a. a. O. S. 511.

[5]) Seydel, Bayr. Staatsrecht Bd. II S. 328 und 330 u. Komm. z. Reichs-Verf. S. 140; Laband, Deutsches Staatsrecht Bd. I S. 572.

sichtlich des Personentransportes auf die Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung zur Ergänzung der gesetzlichen Vorschriften verwiesen wird [1]), die Bestimmungen der Verkehrsordnung demnach als integrirender Bestandtheil der gesetzlichen Vorschriften über das Eisenbahnfrachtgeschäft erklärt werden.

Wer nun zur Erlassung der Eisenbahn-Verkehrsordnung zuständig sei, ist im Handelsgesetzbuche und im Einführungsgesetze hiezu nicht gesagt. Daraus folgt, dass die Zuständigkeit nur dem Bundesrathe zukommt. Denn überall da, wo die Zuständigkeit zur Erlassung einer Rechtsverordnung für das Reich nicht ausdrücklich dem Kaiser durch die Reichsverfassung vorbehalten ist [2]) oder wo nicht das delegierende Reichsgesetz die Erlassung ausdrücklich dem Kaiser, den Landesregierungen, dem Reichskanzler oder einer anderen Reichsbehörde vorbehält, kommt die Erlassung der Rechtsverordnung dem Bundesrathe kraft seiner Stellung als oberstem Organe des Reiches zu [3]). Dementsprechend ist auch die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 vom Bundesrathe erlassen worden, aber nicht, wie die Verkehrsordnung vom 15. November 1892, auf Grund des in Art. 45 der Reichsverfassung dem Reiche eingeräumten Aufsichtsrechts und auch nicht auf Grund des in Art. 7 Ziff. 2 der Reichsverfassung dem Bundesrathe zugewiesenen Rechts zur Erlassung von Verwaltungsanordnungen, sondern auf Grund gesetzlicher Delegation und kraft seiner Stellung als der obersten Reichsbehörde [4]).

Nun hat aber der Bundesrath in Abs. 2 der Eingangsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung für die Fälle eines dringenden Verkehrsbedürfnisses sowie zum Zwecke von Versuchen mit neuen Einrichtungen dem Reichs-Eisenbahn-Amt eine Art von Nothverordnungsrecht eingeräumt, indem er ihm die Befugniss beilegte, unter den erwähnten Voraussetzungen im Einverständniss mit den betheiligten Landesaufsichtsbehörden vorläufige Aenderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung vorbehaltlich der endgültigen Regelung durch den Bundesrath zu verfügen.

Die Zulässigkeit dieser dem Reichs-Eisenbahn-Amt eingeräumten Ermächtigung unterliegt aber staatsrechtlich erheblichen Bedenken. Da nämlich die Eisenbahn-Verkehrsordnung, wie erwähnt, eine Rechtsverordnung ist, würden die von dem Reichs-Eisenbahn-Amt eingeführten Aenderungen oder Ergänzungen allgemein gültige Rechtssätze aufheben und allgemein verbindliche Rechtsnormen einführen. Zu einer derartigen Anordnung ist aber das Reichs-Eisenbahn-Amt im Handelsgesetzbuche oder in einem anderen formellen Gesetze nicht ermächtigt worden und konnte daher hiezu auch vom Bundesrathe in der

---

[1]) S. Denkschrift zum Entwurfe eines neuen H.G.B. S. 271.

[2]) wie dies in Art. 63 Abs. 5 und 68, Art. 53 und 50 der Reichs-Verf. der Fall ist.

[3]) Seydel, Komm. z. Reichs-Verf. S. 138, 141; Laband, Staatsrecht I S. 572 u. 573 Anm. 1; Seydel, Bay. Staatsrecht II S. 345.

[4]) Seydel, Komm. S. 141; Laband, Staatsrecht I S. 567 ff.; der in der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 26. Okt. 1899 enthaltene Hinweis, „dass gemäss dem vom Bundesrathe auf Grund des Art. 45 der Reichsverfassung gefassten Beschlusse“ mit dem 1. Januar die nachstehende Eisenbahn-Verkehrsordnung an Stelle jener vom 15. Nov. 1892 trete, ist demnach m. E. nicht zutreffend, wenn er auch materiell bedeutungslos ist.

Eisenbahn-Verkehrsordnung nicht für befugt erklärt werden. Denn die Rechtsverordnungen dürfen nur von demjenigen erlassen werden, den das Gesetz hiezu ermächtigt hat, im vorliegenden Falle also, da das Gesetz nichts anderes bestimmt hat, nur vom Bundesrathe. Die von einem anderen Subjekte als dem hiezu gesetzlich ermächtigten, erlassenen Rechtsverordnungen entbehren daher der Gültigkeit. Man kann hiegegen auch nicht mit Erfolg einwenden, dass der zur Erlassung der Rechtsverordnung gesetzlich Ermächtigte seine Befugniss, Recht zu setzen, beliebig auf eine andere Behörde — im vorliegenden Falle auf das Reichs-Eisenbahn-Amt — übertragen könne. Denn in der Ermächtigung zur Erlassung einer Rechtsverordnung liegt nicht auch an sich schon die Befugniss, die Zuständigkeit weiter auf einen andern zu übertragen; eine solche Uebertragbarkeit wäre nur da möglich, wo sie in dem Gesetze, das die Delegation zur Erlassung der Rechtsverordnung ausspricht, oder in einer anderen formellen Gesetzesbestimmung [1]) ausdrücklich vorgesehen ist, und sie ist ebensowenig selbstverständlich wie beispielsweise die Uebertragbarkeit der Zuständigkeit seitens eines Gerichts höherer an ein Gericht niederer Instanz [2]).

Die auf Grund des Absatzes 2 der Eingangsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung vom Reichseisenbahnamt verfügten Aenderungen und Ergänzungen würden demnach, auch wenn sie im Reichsgesetzblatt verkündet worden sind [3]), nicht die Bedeutung einer Rechtsverordnung haben und könnten weder die Vorschriften der Eisenbahn-Verkehrsordnung mit rechtsgültiger Wirkung aufheben noch abändern oder ergänzen; sie hätten lediglich die Bedeutung von Verwaltungsvorschriften im Sinne der bisherigen Verkehrsordnung und für das Publikum nur insofern rechtliche Wirkung, als sie im einzelnen Falle durch den Abschluss des Frachtvertrags zur lex contractus geworden sind und nur Ergänzungen enthielten, die mit der Verkehrsordnung selbst nicht im Widerspruche ständen (§ 471 Abs. 2 H.G.B.).

Sieht man nun von den im Vorstehenden gegen die rechtliche Gültigkeit des Absatzes 2 der Eingangsbestimmungen vorgebrachten Einwänden ab, nimmt man vielmehr die Rechtsbeständigkeit dieser Bestimmung als gegeben, so kommt über dieselbe noch Folgendes zu bemerken:

Zunächst wird man kaum in Abrede stellen können, dass ein praktisches Bedürfniss zu einer derartigen Vorschrift wohl gegeben war. Die rasche Entwicklung von Handel und Verkehr und der stete Fortschritt der Technik bringen es mit sich,

---

[1]) Ein Beispiel ist der Art. 1 Abs. 2 des bayr. Polizeistrafgesetzbuchs v. 26. Dez. 1871; s. hierüber weiter unten bei den Ausführungen über die Erlassung der Eisenbahn-Verkehrsordnung für Bayern.

[2]) Laband, Bd. I S. 575, 576 Anm. 1, 581 und 582; Seydel, Bayr. Staatsrecht Bd. II S. 331, 345 Anm. 20; dagegen Arndt, Das Verordnungsrecht des deutschen Reichs S. 109 ff. — Eine Analogie ist auch auf dem Gebiete des Privatrechts in § 664 B.G.B. zu finden, wonach der Beauftragte im Zweifel die Ausführung eines Auftrags nicht einem Dritten übertragen darf (vgl. auch Motive zum I. Entwurf eines B.G.B. II S. 531).

[3]) Ueber die Nothwendigkeit dieser Art der Verkündung bei einer Rechtsverordnung s. Laband I S. 583 und 584; dagegen Seydel, Komm. z. Reichs-Verf. S. 45 und Bayr. Staatsrecht II S. 345.

dass einerseits oft Bedürfnisse auftreten, die nicht ohne Weiteres vorhergesehen werden konnten und deren Befriedigung ohne erhebliche Schädigung berechtigter Interessen nicht hinausgeschoben werden kann und dass andererseits Versuche mit neuen Einrichtungen gemacht werden müssen, um eine genügende Grundlage für die Einführung dieser Einrichtungen zu gewinnen. Der Anstellung derartiger Versuche und der Einführung von Verbesserungen müsste nun, wenn sie auch an sich unbedenklich wären, aber den bestehenden Vorschriften der Verkehrsordnung zuwiderliefen oder dieselben doch modifiziren würden, in jedem einzelnen Falle eine Aenderung oder Ergänzung der Verkehrsordnung durch den Bundesrath vorausgehen, was naturgemäss umständlich und zeitraubend wäre und in dringenden Fällen den Zweck der Massregel, mit welcher häufig wichtige Interessen verbunden sind, leicht vereiteln könnte. Dem mit der vorherigen Einholung eines Bundesrathsbeschlusses in solchen Fällen verbundenen Uebelstande kann nun ohne Zweifel am besten durch eine den Aufsichtsbehörden ertheilte allgemeine Vollmacht zur vorläufigen Einführung derartiger Massnahmen unter gewissen Beschränkungen und Kautelen abgeholfen werden [1]. Das Bedenken, das man hiegegen allenfalls geltend machen könnte, dass nämlich durch die Einräumung eines derartigen Verordnungsrechts dem Reichs-Eisenbahn-Amt und den Landes-Aufsichtsbehörden eine unter Umständen sehr weit gehende Befugniss zum Eingriff in die Normen des Privatrechts in die Hand gegeben würde, verschwindet, wenn man erwägt, dass diese Befugniss ausdrücklich die Fälle eines dringenden Verkehrsbedürfnisses oder die Anstellung von Versuchen mit neuen Einrichtungen zur Voraussetzung hat, für normale Fälle also nicht gegeben ist, dass ferner die auf Grund dieser Befugniss erlassenen Bestimmungen nur vorübergehende Gültigkeitsdauer haben und zum Zwecke ihrer dauernden Gültigkeit der nachträglichen Bestätigung durch den Bundesrath bedürfen, dass endlich jeder Bundesstaat nach Art. 7 der Reichsverfassung stets in der Lage ist, eine Beschlussfassung des Bundesraths wegen endgültiger Regelung der Angelegenheit herbeizuführen.

Die Vorschrift des Absatzes 2 der Eingangsbestimmungen bezieht sich auf den ganzen Inhalt der Verkehrsordnung, demnach sowohl auf den Personen- und Gepäckverkehr als auf den Güterverkehr. Im Güterverkehr kann sie praktisch werden namentlich bei einer Ergänzung oder Abänderung der Anlage B zur Verkehrsordnung, im Personenverkehre aber insbesondere bei Massnahmen gesundheits- oder sicherheitspolizeilicher Natur.

Die „Ergänzungen", welche nach Absatz 2 der Eingangsbestimmungen unter den dort vorgesehenen Voraussetzungen das Reichs-Eisenbahn-Amt solle verfügen können, sind rechtlich verschieden von den „Ergänzungen", welche nach Absatz 3 a. a. O. von den Eisenbahnverwaltungen mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden durch die Tarife erlassen werden können. Die in Absatz 2 erwähnten Ergänzungen sind nämlich immer solche, welche eine Aenderung der Verkehrsordnung enthalten, die in Absatz 3 dagegen genannten

[1] Vgl. zum Vorausgehenden Gerstner in der Zeitung des Vereins d. Eisenbahnverwaltungen 1899 S. 1360.

Ergänzungen dürfen nach § 471 Abs. 2 des H.G.B. mit der Verkehrsordnung nicht im Widerspruche stehen, widrigenfalls sie nichtig sind. Auch können die letzteren Ergänzungen nie die Bedeutung materieller Rechtsnormen haben[1]), sondern immer nur die Bedeutung von Vertragsnormen im einzelnen Falle. Zur Ausschliessung von Zweifeln wäre es nun m. E. besser gewesen, den Ausdruck „Ergänzungen" in den Absatz 2 überhaupt nicht aufzunehmen, da er nur im Sinne von „Aenderungen" der Verkehrsordnung verstanden werden kann, die Ausdrucksweise „Ergänzungen oder Aenderungen" daher nicht vollkommen zutreffend ist.

Nicht ganz klar ist ferner, was unter den „betheiligten" Landesaufsichtsbehörden in Absatz 2 der Eingangsbestimmungen gemeint ist. Im weitesten Sinne kann man als betheiligt alle jene Bundesregierungen ansehen, welche vom Gesichtspunkte des öffentlichen Verkehrs aus ein Interesse an der Aenderung der Verkehrsordnung haben, gleichviel, ob ihnen Staats- oder Privatbahnen unterstellt sind und ob, wenn dieses der Fall, diese Bahnen von der Aenderung berührt werden. So weit jedoch wird man nach der Absicht und dem Zwecke der Bestimmung das Wort „betheiligt" kaum fassen dürfen; man wird vielmehr unter den „betheiligten" Landesaufsichtsbehörden nur diejenigen Bundesregierungen zu verstehen haben, welche Staatsbahnen oder Hoheitsrechte über Privatbahnen besitzen und deren Bahnen von der Aenderung im einzelnen Falle — z. B. wenn nur auf bestimmten, nicht auf allen deutschen Bahnen Versuche mit neuen Einrichtungen angestellt werden sollen — betroffen werden.

Dass ohne die Zustimmung der betheiligten Landesaufsichtsbehörde für die ihr unterstellten Staats- oder Privatbahnen die vom Reichs-Eisenbahn-Amte verfügte Aenderung von keiner rechtlichen Wirkung wäre, bedarf kaum der Erwähnung.

Schliesslich erübrigt noch, die Frage der Zuständigkeit zur Erlassung und Abänderung der Verkehrsordnung für Bayern zu betrachten.

In dieser Richtung ist Folgendes zu bemerken:

Da sich die Kompetenz des Reiches in Eisenbahnangelegenheiten, mit Ausnahme des in Art. 46 Abs. 3 der Reichsverfassung gemachten Vorbehaltes, nach Art. 4 Ziff. 8 und Art. 46 Abs. 2 der Reichsverfassung auf Bayern nicht erstreckt, konnte die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom Bundesrathe für Bayern nicht erlassen werden; denn die im Handelsgesetzbuche ertheilte gesetzliche Delegation zur Erlassung einer Eisenbahnverkehrs-Ordnung für das Reich konnte sich nicht weiter erstrecken als der Bundesrath innerhalb der Grenzen der Reichsverfassung zuständig ist. Die Zuständigkeit zur Erlassung und Aenderung der Verkehrsordnung für Bayern richtet sich daher nach bayerischem Staatsrecht. Nach letzterem aber gilt für die Zuständigkeit zur Erlassung von Rechtsverordnungen das in Art. 1 Abs. 2 des Polizeistrafgesetzbuchs vom 26. Dezember 1871 aufgestellte Prinzip, dass, sofern nicht durch

[1]) Nach der von mir oben vertretenen Auffassung ist dies allerdings auch bei den nach Absatz 2 verfügten Aenderungen der Fall.

Reichs- oder Landesgesetz etwas anderes bestimmt ist, durch Königliche Verordnung festgesetzt werde, in welchen Fällen die in einem Reichsgesetze vorbehaltenen allgemeinen Verordnungen, Vorschriften, Anordnungen, Gebote oder Verbote im Wege einer Königlichen Verordnung oder durch ober-, distrikts- oder ortspolizeiliche Vorschriften zu erfolgen haben. In Konsequenz dieser formell gesetzlichen Ermächtigung ist nun durch § 28 der zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuchs und seiner Nebengesetze erlassenen Königlichen Verordnung vom 24. Dezember 1899 (sog. Zuständigkeitsverordnung) bestimmt worden, dass zur Erlassung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (§ 453 ff. des H.G.B.) das Staatsministerium des Kgl. Hauses und des Aeussern zuständig sei. Dadurch ist für Bayern die Nothwendigkeit, der Landesaufsichtsbehörde d. h. dem Staatsministerium des Kgl. Hauses und des Aeussern ein analoges Nothverordnungsrecht einzuräumen, wie es im Absatz 2 der Eingangsbestimmungen dem Reichseisenbahnamt beigelegt wurde, von selbst entfallen [1].

[1] In der Bekanntmachung des k. Staatsministeriums des Kgl. Hauses und des Aeussern vom 16. Dezbr. 1899, mit der die deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung in Bayern eingeführt wurde, ist auch noch ausdrücklich der Vorbehalt gemacht, dass Absatz 2 der Eingangsbestimmungen der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung auf Bayern keine Anwendung finde (s. Gesetz- und Verordnungsblatt 1899 S. 1075).

3.

Das Lagergeschäft auf Grund des Handelsgesetzbuchs vom 10. Mai 1897 und des Bürgerlichen Gesetzbuchs für das deutsche Reich.

Von **Dr. Johannes Burchard,**
Privatdozent an der Universität Berlin.

(Schluss.)

Insbesondere Pfandveräusserung.

Das A. D. H.G.B. enthielt in den Art. 309—312 besondere Bestimmungen bezüglich der Bestellung eines kaufmännischen Faustpfandes und dessen Veräusserung. Das H.G.B. v. 1897 schliesst sich bezüglich des Verkaufs dieses Pfandes im Uebrigen an die den Bedürfnissen des Verkehrs Rechnung tragenden Bestimmungen des B.G.B. an, enthält aber eine Sonderbestimmung in § 368:

Abs. 1: „Bei dem Verkauf eines Pfandes tritt, wenn die Verpfändung auf der Seite des Pfandgläubigers und des Verpfänders ein Handelsgeschäft ist (d. h. nach §§ 343, 344: wenn die Verpfändung nur bei einem Kaufmann vermuthet wird, zum Betriebe seines Handelsgewerbes gehört, hier also auf beiden Seiten) an die Stelle der im § 1234 des Bürgerlichen Gesetzbuchs bestimmten Frist von einem Monate eine solche von einer Woche.

Abs. 2: Diese Vorschrift findet auf das gesetzliche Pfandrecht des Kommissionärs, des Spediteurs, des Lagerhalters und des Frachtführers entsprechende Anwendung, auf das Pfandrecht des Spediteurs und des Frachtführers auch dann, wenn nur auf ihrer Seite der Speditions- oder Frachtvertrag ein Handelsgeschäft ist".

Die zweite Häfte des Abs. 2 nöthigt, bezüglich des Kommissionärs und Lagerhalters zu unterscheiden; da vielfach dieselbe Person Speditionsgewerbe und Lagergewerbe betreibt, so kommt auch im Rahmen der von einer und derselben Person gleichzeitig betriebenen Gewerbe derselbe Unterschied in Betracht. Nämlich: hat der Lagerhalter den Lagervertrag mit einem Kaufmann abgeschlossen, und will er auf Grund des ihm zustehenden gesetzlichen (oder vertragsmässigen) Pfandrechts zum Verkauf schreiten, so bedarf es nach Eintritt der Verkaufsberechtigung der Androhung des Verkaufs — die, wenn unthunlich, unterbleiben kann — und der Einhaltung einer Frist von nur einer Woche, während er, wenn der Lagervertrag mit einem Nicht-Kaufmann abgeschlossen ist, die im B.G.B. vorgesehene Frist von einem Monat nach Androhung bezw. nach Eintritt der Verkaufsberechtigung innehalten muss. Was von dem mit dem Nicht-Kaufmann abgeschlossenen Lagervertrage gilt, gilt

auch von dem mit einem Kaufmann abgeschlossenen Vertrage, wenn der Lagervertrag mit dessen Handelsgewerbe nichts zu thun hat. Durch Vereinbarung zwischen Pfandgläubiger und Eigenthümer, zu der gegebenenfalls ein Dritter, der an dem Pfande ein durch die Veräusserung erlöschendes Recht hat, zustimmen muss, kann eine von den gesetzlichen, in §§ 1224—1240 B.G.B. enthaltenen Vorschriften abweichende Art des Pfandverkaufs vereinbart, insbesondere auch auf die vorgängige Androhung und die Einhaltung der einmonatlichen oder einwöchentlichen Frist verzichtet werden; und zwar schon vor dem Eintritt der Verkaufsberechtigung, also auch schon bei Abschluss des Lagervertrages B.G.B. § 1245. Erfolgt aber der Verkauf ohne solche Vereinbarung vor Ablauf der Frist, oder ohne vorgängige Androhung, obwohl sie thunlich war, so ist zwar die Veräusserung in dem Sinne rechtmässig, dass der Erwerber die gleichen Rechte erlangt, als wenn er von dem Eigenthümer erworben hätte, B.G.B. § 1242, aber der Lagerhalter wird schadensersatzpflichtig nach § 823 Abs. 1 u. 2 B.G.B., sofern er vorsätzlich oder fahrlässig die Beobachtung der gesetzlichen Vorschrift unterlassen hat.

Es bleibt noch die Frage zu erörtern: wer ist Schuldner der Lagerkosten, wem gegenüber hat der Lagerhalter die Verkaufsberechtigung, wem hat er den Verkauf anzudrohen, gegen wen richtet sich der Verkauf? Die Frage beantwortet sich leicht und einfach in dem Falle, dass der Einlagerer auf seinen Namen das Gut zur Lagerung übergiebt und seinerseits berechtigt bleibt, die Rückgewähr des Guts zu verlangen. Wie er durch Abschluss des Lagervertrages Schuldner der Lagerkosten wird, so bleibt er es auch; der Lagerhalter hat sich nur an ihn zu halten.

Hat der Einlagerer das Gut veräussert, so kann eine Theilung stattfinden in dem Sinne, dass an die Stelle des Erstberechtigten ein Anderer als Berechtigter tritt, während naturgemäss durch eine Anspruchübertragung nicht auch ein Uebergang der aus demselben Vertrage, aus dem der Anspruch entstanden ist, herrührenden Verbindlichkeiten entsteht. Hier ergiebt sich eine verdoppelte Möglichkeit:

1. Der Lagerhalter kennt die Abtretung des Anspruchs nicht. Denn muss der neue Gläubiger, der, wie gezeigt, durch die Abtretung regelmässig auch Eigenthümer wird, nach B.G.B. § 407, jedes nach der Abtretung zwischen dem Schuldner (hier dem Lagerhalter) und dem bisherigen Gläubiger (hier dem ursprünglichen Einlagerer) in Ansehung der Forderung vorgenommene Rechtsgeschäft gegen sich gelten lassen. Auch die Kündigung, die Verkaufsandrohung, der Verkauf des Pfandgegenstandes selbst, die Benachrichtigung trägt solchen rechtsgeschäftlichen Charakter. Der Lagerhalter braucht also, so lange ihm die Abtretung nicht bekannt ist, sich um die Möglichkeit solcher Abtretung nicht zu kümmern. Hat er schliesslich den Pfandverkauf vorgenommen, so kehrt er den nach Abzug der Lagerkosten verbleibenden Nettoerlös dem Einlagerer aus; reicht dieser Nettoerlös nicht aus, um die Lagerkosten zu decken, so bleibt der Einlagerer bezüglich des Ausfallbetrages sein persönlicher Schuldner.

2. Der Lagerhalter kennt die Abtretung. Nach B.G.B. § 414 kann diese

Schuld von einem Dritten durch Vertrag mit dem Gläubiger in der Weise übernommen werden, dass der Dritte an die Stelle des bisherigen Schuldners tritt; diesem Falle steht der Fall gleich, dass die Schuldübernahme von dem Dritten mit dem Schuldner vereinbart und von dem Gläubiger genehmigt wird. B.G.B. § 415. Es ist also denkbar, dass der Einlagerer (A) seine Ansprüche aus dem mit dem Lagerhalter (B) abgeschlossenen Lagervertrag einem Dritten (C) abtritt, und B mit C, oder A mit C unter Genehmigung des B vereinbart, dass die bisher aufgelaufenen Lagerkosten von C zu entrichten sind, die weitere Lagerung für Rechnung des C zu erfolgen habe. Daraus würde sich eine vollständige Entlastung des A aus dem Vertrage mit B und Eintritt des C in die bisherige Rechtsstellung des A ergeben, so dass B fortan nur mit C zu thun hat. Fehlt es aber an einer Vereinbarung zwischen B und C oder an der Genehmigung der zwischen A und C getroffenen Vereinbarung, so bleibt A bezüglich der Lagerkosten Schuldner des B, während C den Anspruch auf Rückgewähr des Lagerguts hat. Aber das einmal dem A gegenüber begründete Pfandrecht übt seine Wirkung auch dem C gegenüber aus; will C das Lagergut auf Grund der Abtretung des Anspruchs haben, so muss er das Lagergut aus der Pfandvertheilung lösen. Der Pfandgläubiger hat nach § 1234 B.G.B. dem Eigenthümer den Verkauf vorher anzudrohen, also, wenn der Anspruch des A dem C abgetreten ist, so hat B die Androhung dem C gegenüber vorzunehmen, sofern ihm die Abtretung bekannt ist (sonst wie oben nach § 407 B.G.B. dem Einlagerer gegenüber); dasselbe gilt von der nach § 1237 B.G.B. erforderlichen Benachrichtigung von Zeit und Ort der Versteigerung.

Ist ein Lagerschein ausgestellt, so kommt es darauf an, ob derselbe als Namens-, Order- oder Inhaberpapier ausgestellt ist.

a) Bezüglich des Lagerscheins auf Namen gilt das oben Gesagte; es entscheidet, ob eine Abtretung stattgefunden und dem Lagerhalter bekannt geworden ist.

b) Bezüglich des zulässiger Weise an Order gestellten Lagerscheins ist anzunehmen, dass dem jeweiligen berechtigten (legitimirten) Besitzer dem Lagerhalter gegenüber die Rechte des Gläubigers und Eigenthümers zustehen. Auf den durch das Indossament legitimirten Besitzer sind nach H.G.B. § 364 alle Rechte aus dem indossirten Lagerschein übergegangen, nur solche Einwendungen kann der Lagerhalter als Schuldner ihm entgegensetzen, welche die Gültigkeit seiner Erklärung in der Urkunde betreffen — ein Fall, der hier auf sich beruhen kann — oder sich aus dem Inhalte der Urkunde ergeben, oder ihm unmittelbar gegen den Besitzer zustehen. Kann nun der Lagerhalter dem legitimirten Besitzer den Anspruch auf Leistung der Lagerkosten und das ihm deswegen zustehende Pfandrecht entgegensetzen, auch wenn der Lagerschein eine Verpflichtung zur Leistung von Lagerkosten nicht enthält, oder, sofern der Lagerschein sich als eine von dem Lagerhalter abgegebene einseitige Erklärung darstellt, den Anspruch auf Rückgewähr nicht von der Leistung der Lagerkosten abhängig machen? Der Lagerschein, sofern er an Order gestellt, ist ein Handelspapier, soll er einen geeigneten Gegen-

stand des Handelsverkehrs bilden, so muss aus ihm ersichtlich sein, welche Verbindlichkeiten mit dem in ihm verbrieften Recht verbunden sind, zum Mindesten muss er einen Hinweis enthalten auf die gegen Rückgewähr zu leistenden Lagerkosten. Andernfalls darf der Erwerber annehmen, dass die Leistung der Lagerkosten sich als eine ausschliesslich von dem Einlagerer oder einem sonstigen Rechtsnachfolger zu erfüllende Verbindlichkeit darstellt, wie dies auch bezüglich des Konnossements in Ansehung der Ansprüche auf Fracht, Liegegeld und sonstige Forderungen anzunehmen ist. Es erscheint daher trotz des dem Lagerhalter zustehenden gesetzlichen Pfandrechts, selbst in dem Fall, dass eine besondere Vereinbarung bezüglich der Lagerkosten nicht getroffen ist, geboten, in den indossabelen Lagerschein eine Bestimmung wegen der Lagerkosten aufzunehmen, oder doch auf die bezüglich derselben mit dem Einlagerer getroffene Vereinbarung oder den gesetzlichen Anspruch hinzuweisen. Fehlt es an solchem Vorbehalt, so würde dem durch Indossament legitimirten Erwerber gegenüber das gesetzliche Pfandrecht nicht geltend gemacht werden können, dagegen kann sich der Erwerber nicht auf etwaige Unkenntniss bezüglich der Höhe der Lagerkosten berufen, wenn aus dem Lagerschein nur überhaupt zu ersehen war, dass der Auslieferung seitens des Lagerhalters die Verpflichtung zur Leistung der Lagerkosten gegenüber steht. Ist der indossabele Lagerschein nicht weiter indossirt, so kann dem Einlagerer gegenüber das Pfandrecht ausgeübt werden.

Soweit nun der legitimirte Erwerber sich die Geltendmachung des gesetzlichen Pfandrechts seitens des Lagerhalters gefallen lassen muss, fragt es sich, in welcher Weise, abgesehen von der bei Geltendmachung des Anspruchs auf Rückgewähr dem Lagerhalter zustehenden Geltendmachung seines Gegenanspruchs, der Lagerhalter sein Verkaufsrecht ausüben kann. Wer zur Zeit Eigenthümer ist, ist, solange der Lagerschein nicht zwecks Entgegennahme des Lagerguts dem Lagerhalter vorgelegt wird, dem Lagerhalter unbekannt; eine Vermuthung, dass der Lagerschein sich noch in den Händen des Einlagerers als Berechtigter befindet, lässt sich rechtlich nicht begründen. Es wird daher, wenn es sich um eine Verkaufsandrohung handelt, der Lagerhalter nicht wissen, wem als Eigenthümer er die Androhung, sowie die spätere Benachrichtigung zugehen lassen soll; sie ist daher im Sinne des B.G.B. § 1234 „unthunlich“ und kann unterbleiben; die Frist von einem Monat oder einer Woche bezw. die erst vereinbarte Frist läuft daher vom Tage der Verkaufsberechtigung, doch von Fälligkeit des entsprechenden Lagerkosten-Anspruchs an. Denkbar wäre auch eine Zustellung der betreffenden Erklärung nach den für die öffentliche Zustellung einer Ladung geltenden Vorschriften der Civil-Process-Ordnung, B.G.B. § 132 Abs. 2.

Bezüglich des auf Inhaber gestellten Lagerscheins muss dasselbe gelten, wie bezüglich des indossabelen Lagerscheins.

Dauer des Pfandrechts.

Das Pfandrecht besteht solange der Lagerhalter das Gut im Besitze hat, insbesondere mittelst Konnossements, Ladescheins oder Lagerscheins darüber

verfügen kann. H.G.B. § 421. Die gleiche Bestimmung gilt bezüglich der Dauer des Pfandrechts des Kommissionärs H.G.B. § 397 und des Spediteurs H.G.B. § 410, während das Pfandrecht des Frachtführers nach H.G.B. § 440 Abs. 3 nach der Ablieferung an den Empfänger fortdauert, sofern der Frachtführer es binnen drei Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht und das Gut noch im Besitze des Empfängers ist (übereinstimmend das Pfandrecht des Verfrachters im Seefrachtverkehr, doch ist statt der Frist von 3 Tagen eine Frist von 30 Tagen eingeräumt H.G.B. § 623).

Während nach Bürgerlichem Gesetzbuch nicht jeder Besitzverlust auch den Verlust des Pfandrechts bewirkt, vielmehr das Pfandrecht nur bei den in § 1253 ff. hervorgehobenen Fällen erlischt, geht das gesetzliche Pfandrecht des Kommissionärs, Spediteurs und Lagerhalters durch Besitzverlust oder Besitzaufgabe unter. Doch ist dabei zu berücksichtigen, dass nach B.G.B. § 854 ff. auch dem Pfandgläubiger der gesetzliche Besitzschutz gewährt wird; vermag der Pfandgläubiger also den ihm widerrechtlich entzogenen Besitz wieder zu erlangen, so lebt mit dem Besitz auch sein (gesetzliches) Pfandrecht wieder auf, vorbehaltlich der etwa inzwischen an dem Pfandgegenstande begründeten Rechte Dritter. Es entspricht den sonstigen Bestimmungen des B.G.B. im Abschnitt vom Besitz, dass der Lagerhalter den Besitz auch durch Andere, die ihm gegenüber auf Zeit zum Besitze berechtigt oder verpflichtet sind, ausüben kann B.G.B. § 868; zu diesen „Anderen", die als unmittelbare Besitzer für den Lagerhalter besitzen können, gehören der Seeschiffer, auf Grund des im Besitz des Lagerhalters befindlichen Konnossements, der Frachtführer auf Grund des Ladescheins, ein anderer Lagerhalter auf Grund des Lagerscheins. Es findet sich dann ein mehrfacher Besitz, bei dem die Zahl der mehrfachen Besitzer begrifflich nicht beschränkt ist. Hat z. B. der Lagerhalter ein ihm vom Einlagerer übergebenes Konnossement einem Spediteur zwecks Empfangnahme des Guts übergeben, so ist bis zum Zeitpunkt der Auslieferung des Guts an den Spediteur der Schiffer unmittelbarer Besitzer; Spediteur, Lagerhalter, Einlagerer dagegen mittelbarer Besitzer; so können denn auch verschiedene gesetzliche Pfandrechte mit verschiedenem Range an demselben Gute gleichzeitig bestehen, das des Schiffers, des Spediteurs, des Lagerhalters. Bezüglich der dinglichen Wirkungen vergleiche in Ansehung des Konossements H.G.B. § 647, des Ladescheins H.G.B. § 447, des Lagerscheins H.G.B. § 424 und das oben S. 83 Ausgeführte.

Ueber den Rang der verschiedenen gesetzlichen Pfandrechte findet sich eine Bestimmung im H.G.B. § 443. Unter den durch die Versendung oder die Beförderung des Gutes entstandenen Pfandrechten geht das später entstandene dem früher entstandenen vor; diese — durch Versendung und Beförderung entstandenen Pfandrechte haben sämmtlich den Vorrang vor dem nicht aus der Versendung entstandenen Pfandrechte des Kommissionärs und des Lagerhalters sowie vor dem Pfandrechte des Spediteurs und des Frachtführers für Vorschüsse. — Hat ein Lagerhalter als Absender mit einem Frachtführer einen Frachtvertrag geschlossen, so steht ihm das in § 433 H.G.B. näher geregelte beschränkte Verfügungsrecht dem Frachtführer gegenüber zu.

Auch solange dieses Verfügungsrecht mit Erfolg geltend gemacht werden kann, dauert das Pfandrecht des Lagerhalters fort.

IX. Rücknahme des Gutes.

Für die Dauer der Lagerzeit ist zunächst die zwischen Einlagerer und Lagerhalter getroffene Vereinbarung massgebend.

Der Lagerhalter ist verpflichtet, während der vereinbarten Lagerzeit das Gut zu lagern und aufzubewahren; er kann, wie H.G.B. § 422 sagt, nicht verlangen, dass der Einlagerer das Gut vor dem Ablauf der bedungenen Lagerzeit zurücknehme. Ist eine Lagerzeit nicht bedungen, so kann er nicht verlangen, dass der Einlagerer das Gut vor dem Ablaufe von drei Monaten nach der Einlieferung zurücknehme.

Der Einlagerer hat indess nicht die Verpflichtung, das Gut dem Lagerhalter während der Vertragszeit oder während des an deren Stelle tretenden Zeitraumes zu belassen; vielmehr steht ihm das Recht zu, jederzeit die Rückgewähr zu verlangen, B.G.B. § 695, wenn nicht etwa ein Anderes bezüglich der Vergütung vereinbart ist, ist das bedungene oder ortsübliche Lagergeld nur während der thatsächlichen Lagerzeit zu entrichten B.G.B. § 699 Abs. 2.

Die Bestimmung des B.G.B. § 699 Abs. 2 geht dahin: „Endigt die Aufbewahrung vor dem Ablaufe der für sie bestimmten Zeit, so kann der Verwahrer einen seinen bisherigen Leistungen entsprechenden Theil der Vergütung verlangen, sofern nicht aus der Vereinbarung über die Vergütung sich ein Anderes ergiebt". Diese Bestimmung enthält, wie nicht zu leugnen, eine Härte für den Lagerhalter, der vielleicht auf Grund des für einen längeren Zeitraum abgeschlossenen Vertrages den Abschluss anderweitiger Lagerverträge wegen zu befürchtenden Lagerraum-Mangels abgelehnt hat. Aber es lässt sich andererseits nicht verkennen, dass die für den Kaufmann so wohlthätige Einrichtung des Lagergewerbes, die ihm die Möglichkeit giebt, einen günstigen Zeitpunkt für die Geschäftsabschlüsse über die ihm gehörigen Waaren abzuwarten, in hohem Masse beeinträchtigt sein würde, wenn auf der Waare mit Rücksicht auf den abgeschlossenen Lagervertrag für einen längeren Zeitraum berechnete Lagerkosten ruhen würden. Da das Gesetz dem Lagerhalter die Möglichkeit gewährt, durch Vereinbarung diese nachtheilige Wirkung vorzeitiger Rücknahme auszuschliessen, so liegt es an ihm, ob er es seinem geschäftlichen Interesse entsprechend findet, solche besondere ihn schützende Vereinbarung zu treffen.

Als weitere Folge würde sein, dass, wenn trotz abgeschlossenen Lagervertrages die Einlagerung gänzlich unterbleibt, gar kein Lagergeld zu entrichten ist. An diesen Fall hat der Gesetzgeber ersichtlich nicht gedacht. Die Entscheidung muss aber anders ausfallen. Tritt der Zeitpunkt, an dem die Einlagerung vertragsmässig geschehen soll, ein, so muss es bezüglich des Anspruchs auf Lagergeld, sofern der Lagerhalter nicht im Verzuge ist, gerade so gelten, als wenn das Gut eingelagert wäre, denn der Lagerhalter bleibt gebunden. Es würde daher einer Erklärung des Einlagerers bedürfen, dass er auf seine Rechte aus dem abgeschlossenen Lagervertrag verzichte, oder

nicht mehr einlagern wolle. Dieser Erklärung würde der Rücknahme des thatsächlich nicht eingelagerten Gutes gleichstehen und bis zu diesem Zeitpunkte würde Leistung des Lagergeldes zu beanspruchen sein. Auch diese Möglichkeit kann durch Vereinbarung anders geregelt sein, sei es dass der Lagerhalter in diesem Falle nichts oder doch weniger, als bei thatsächlicher Lagerung, oder mehr, als auf den entsprechenden Zeitraum entfallen würde, zu beanspruchen hat.

Dem Schutze des Einlagerers dienen noch die Vorschriften, die H.G.B. § 422 Abs. 1 in Satz 2 trifft. 1. Ist die Lagerzeit nicht bedungen, so kann der Lagerhalter die Rücknahme nur nach vorgängiger Kündigung unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von einem Monate verlangen. 2. Das Gleiche gilt, wenn die bedungene Lagerzeit zwar abgelaufen ist, aber der Lagerhalter nach ihrem Ablauf das Gut auf dem Lager behält.

Die unter 1 erwähnte Bestimmung führt dahin, dass, wenn nach Satz 1 der Einlagerer ein Recht hat, auf eine Lagerzeit von mindestens drei Monaten, der Einlagerer, der diese Frist nicht ertheilen will, spätestens am letzten Tage des zweiten Monats kündigen muss. Da indessen der Lagervertrag nicht während einer bestimmten Frist fortdauert, so kann sofern dem Einlagerer nur eine Gesammtlagerzeit von mindestens drei Monaten gelassen ist, jeder Zeit auf einen beliebigen Tag gekündigt werden, der mindestens durch Frist eines Monats von dem Kündigungstage getrennt ist.

Aber der Pflicht des Lagerhalters, dem Einlagerer die Lagerung bis zu dem durch Kündigung festgesetzten Zeitpunkte zu gewähren, entspricht nicht die Pflicht des Einlagerers, bis zu diesem Zeitpunkte Lagergeld zu zahlen. Er hat vielmehr das Recht, obwohl er seinerseits nicht gekündigt hat, schon zu einem früheren Zeitpunkte durch Zurücknahme des Guts auch den Anspruch auf Lagergeld zu Ende zu bringen. Das Gesetz bezweckt nur eine Schutzbestimmung für den Einlagerer, setzt aber keine von ihm einzuhaltende Kündigungsfrist fest, und daher kann er, soweit nicht bestimmte Vereinbarungen entgegenstehn, durch Verzicht auf das ihm zustehende Recht auch die diesem Rechte entsprechenden Verbindlichkeiten beschränken. Die unter 2 erwähnte Bestimmung giebt zu der Frage Veranlassung: Was heisst das; der Lagerhalter behält das Gut auf dem Lager nach Ablauf der bedungenen Lagerzeit? „Behalten" ist etwas rein Thatsächliches, das um Rechtswirkungen hervorzubringen, eine Willenserklärung, wenn auch nicht nothwendig eine ausdrückliche, voraussetzt. Das B.G.B. bestimmt in § 151: ein Vertrag kommt durch die Annahme des Antrages zu Stande, ohne dass die Annahme dem Antragenden gegenüber erklärt zu werden braucht, wenn eine solche Erklärung nach der Verkehrssitte nicht zu erwarten ist, oder der Antragende auf sie verzichtet hat". Kann aber auch der Antrag des Einlagerers, der Lagerhalter möge das Gut trotz Ablauf der Lagerzeit noch unter den vereinbarten Bedingungen behalten, stillschweigend erklärt werden? Das ist anzunehmen, und zwar würde sich ein solcher Antrag daraus ergeben, dass der Einlagerer trotz Ablauf der Lagerzeit nicht zurücknimmt, die Annahme des Antrags durch den Lagerhalter aber würde darin zu erblicken sein, dass er die Rücknahme nicht

verlangt, auch nicht etwa Schritte thut, um das ihm zustehende Pfandrecht durch Versteigerung zu verwirklichen, also die Androhung des Verkaufs, wenn solche thunlich ist, unterlässt. Das liesse sich wohl als Sinn des Gesetzes annehmen. Aber in welchem Zeitpunkt kommt diese stillschweigende oder aus der Thatsache des Behaltens sich ergebende Fristverlängerung zu Stande? Liegt in dem blossen Behalten die Abgabe einer Willenserklärung, wollte aber der Lagerhalter eine Erklärung dieses Inhalts überhaupt nicht abgeben, so kann und muss er die Erklärung anfechten, und zwar durch Erklärung gegenüber dem Einlagerer; er muss aber dem Einlagerer die Erklärung unverzüglich d. h. ohne schuldhaftes Verzögern abgeben §§ 119, 123, 121 B.G.B. [1]). Auch hier wird man sagen müssen; der Lagerhalter wird auf mindestens einen weiteren Monat gebunden, der Einlagerer nicht.

Die Bindung des Lagerhalters, ohne dass stets eine entsprechende Bindung des Einlagerers vorliegt, ist gesetzliche Regel; doch lässt das Gesetz eine Ausnahme zu im § 422 Abs. 2 H.G.B. Der Lagerhalter ist berechtigt, die Rücknahme des Gutes vor dem Ablaufe der Lagerzeit und ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist zu verlangen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Das Gleiche bestimmt B.G.B. § 696, Abs. 2 für den Verwahrer. Aehnliche Bestimmungen, nach denen Rechtsverhältnisse, die auf längere Zeit eingegangen sind, vorzeitig beendigt werden können „wenn ein wichtiger Grund vorliegt", finden sich an den verschiedensten Stellen des B.G.B. wie des H.G.B. Die Denkschrift nennt als Beispiel, wenn das Gut sich als gefährlich für andere Waaren erweist. Es wird allgemein angenommen werden können, dass eine vorzeitige Aufhebung von dem Lagerhalter verlangt werden kann, wenn die Voraussetzungen, von welchen der Lagerhalter bei Abschluss des Lagervertrages nach der Verkehrsaufhebung ausgehen durfte, nicht mehr vorliegen. Dazu gehören: 1. wie die Denkschrift angiebt, dass der Zustand des Gutes für andere Waaren sich als gefährlich erweist; 2. dass in Folge Entwerthung des Gutes ohne Vorliegen eines von dem Lagerhalter zu vertretenden Umstandes der Werth des Gutes dem Lagerhalter keine genügende Sicherheit für seinen Anspruch auf die Lagerkosten gewährt; 3. dass in Folge von nicht von dem Lagerhalter vorauszusehenden Umständen er nicht in der Lage ist, das Gut mit Sicherheit und ohne seinen eigenen Nachtheil zu bewahren [2]). Schwierigkeiten bereitet die Frage, wie sich der Lagerhalter zu verhalten hat, wenn ein Lagerschein ausgestellt ist. Dass dem Rechtsnachfolger des ursprünglichen Einlagerers die gleichen Rechte zustehen müssen, wie dem Einlagerer selbst, bedarf keiner Ausführung. Aber wem hat der Lagerhalter die Erklärung, dass er den Lagervertrag kündige oder dass er wegen Vorliegen eines wichtigen Grundes die vorzeitige Rücknahme verlange, abzugeben? Bei Vorliegen eines Namens-Lagerscheins wird man annehmen müssen, dass, solange

---

[1]) Das Gesetz lässt die Auslegung hier einigermassen im Stich; die hier gegebene will nur ein Versuch sein.

[2]) So auf Grund der Bestimmung des Oesterreichischen A. B.G.B. § 962a Canstein, Lehrbuch des Oesterr. Handelsrechts Bd. 2 S. 348.

der Lagerhalter die Abtretung nicht kennt, nach § 407 B.G.B. der Erwerber die dem ursprünglichen Einlagerer zugegangene Erklärung gegen sich gelten lassen muss. Und da auch in der zu Zwecken der Uebertragung des dinglichen und persönlichen Anspruchs erfolgenden Uebergabe des Inhaber-Lagerscheins und des indossirten Order-Lagerscheins eine Abtretung gefunden werden muss, muss das Gleiche von diesen Lagerscheinen gelten. Sache des Erwerbers ist es, sich vertragsmässig der Benachrichtigung bezüglich der dem Einlagerer zugegangenen Erklärung von dem Veräusserer zusichern zu lassen, sofern er nicht vorzieht, dem Lagerhalter von dem Uebergang der Rechte Kenntniss zu geben.

X. Verjährung.

Der § 423 H.G.B. bestimmt: „Auf die Verjährung der Ansprüche gegen den Lagerhalter wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes finden die Vorschriften des § 414 entsprechende Anwendung. Im Falle des gänzlichen Verlustes beginnt die Verjährung mit dem Ablaufe des Tages, an welchem der Lagerhalter dem Einlagerer Anzeige von dem Verluste macht“.

Der § 414 lautet Abs. 1: „Die Ansprüche gegen den Spediteur wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes verjähren in einem Jahre. Die Verjährungsfrist kann durch Vertrag verlängert werden“.

Abs. 2: „Die Verjährung beginnt im Falle der Beschädigung oder Minderung mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des Verlustes oder der verspäteten Ablieferung mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen“.

Abs. 3: regelt die Möglichkeit einer Aufrechnung nach Vollendung der Verjährung.

Abs. 4: schliesst die kurze Verjährung aus, wenn der Spediteur den Verlust, die Minderung, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung des Gutes vorsätzlich herbeigeführt hat.

Der § 414 H.G.B. ist vom Verfasser in seiner Abhandlung: Das Speditionsgeschäft des neuen Deutschen Handelsgesetzbuchs vom 10. Mai 1897 (Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, Zeitschrift für Eisenbahnrecht, Bd. XIV S. 284—286) erörtert worden; es darf auf diese Abhandlung sowie auf die Behandlung der entsprechenden Bestimmung des Art. 386 A.D.H.G.B. in „Recht der Spedition“ S. 434—445 verwiesen werden. Die einzige Abweichung der Bestimmung des § 423 von der des § 414 liegt darin, dass im Falle gänzlichen Verlustes die Frist erst mit dem Ablaufe des Tages an zu laufen beginnt, an welchem der Lagerhalter dem Einlagerer Anzeige von dem Verluste gemacht hat.

Dagegen würde im Falle eines nur theilweisen Verlustes der Beginn der Frist zu laufen beginnen mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen. Diese Bestimmung, die bei dem Speditionsgeschäft dahin auszulegen ist, dass die vertragsmässige oder sonst bei ordnungsmässiger Geschäftsbesorgung erforderliche Zeit verstrichen sein muss,

ist für das Lagergeschäft nicht ohne Weiteres klar: Dem Wesen des Speditionsgeschäfts entspricht die Ablieferung an den bestimmten Empfänger als eigentlicher Vertragsinhalt; bei dem Lagergeschäft dagegen ist der eigentliche Vertragsinhalt die Aufbewahrung. Man wird sagen müssen: der Lagerhalter hat abzuliefern, oder genauer, zurückzugeben, sobald der Einlagerer, oder sein Rechtsnachfolger fordert; haften aber Lagerkosten und besteht mithin ein gesetzliches Pfandrecht, oder ein vertragsmässiges Pfandrecht oder ein Zurückbehaltungsrecht, so muss der Lagerhalter nur gegen Leistung des ihm Geschuldeten zurückgeben. Das Abliefernmüssen fällt also mit dem Zeitpunkt zusammen, in dem der Lagerhalter in Verzug geräth. Hat der Einlagerer oder ein späterer Erwerber das Lagergut von dem Lagerhalter als Erfüllung der dem Lagerobliegenden Verbindlichkeiten zurückgenommen, so kann er einen theilweisen Verlust zwar auch ohne Vorbehalt bei der Rücknahme geltend machen, doch trifft ihn nach B.G.B. § 363 die Beweislast, wenn er die Unvollständigkeit behauptet.

Literatur.

I. Besondere eisenbahnrechtliche Schriften.

Coermann, W. Deutsche Transportgesetzgebung. Leitfaden für die Praxis (Leipzig, Rossberg'sche Hofbuchhandlung 1900).

Die Industrielle Gesellschaft in Mühlhausen hat auf die Schaffung eines Leitfadens des geltenden Transportrechts einen Preis gesetzt und der Verfasser der vorgenannten Schrift denselben erhalten. Das in leicht verständlicher Ausdrucksweise verfasste Büchlein eignet sich sehr gut für den Gebrauch des Kaufmanns-Fabrikanten und sonstigen Gewerbetreibenden, der mit dem Transportwesen irgend wie zu thun hat; auch der Jurist, insbesondere der jüngere, welcher das Transportrecht noch nicht eingehender studiert hat, wird die Arbeit mit Nutzen für sich verwerthen. Coermann behandelt das Speditionsgeschäft, das allgemeine Frachtrecht, das nationale und internationale Eisenbahnfrachtrecht, das nationale und internationale Postrecht und das Frachtrecht auf Binnengewässern sowie das Frachtrecht der Flösserei. An manchen Stellen ist auch auf juristische Streitfragen eingegangen, auch die Entscheidungen des Reichsgerichts und des Berner Centralamts sind mehrfach berücksichtigt. Alles in Allem ein recht brauchbares Schriftchen über eine Materie, deren praktische Bedeutung von Tag zu Tag für die weitesten Kreise eine immer grössere wird. Dr. L. Fuld, Mainz.

Hafter, Dr. E. Die Schweizerische Eisenbahnrente. Zürich 1900. Ed. Rascher.

Tatlow, J. et **Acworth, W. M.** Exposés de la question des moyens de développer les chemins de fer économiques. (Bulletin de la Commiss. internat. du congrès des chemins de fer XIV. Th. I S. 3845.)

Schwarzkopf, J. Eisenbahnhandbuch zum Gebrauch für das Publikum, für Beamte und Behörden im deutschen Reiche. Stuttgart 1900. Greiner & Pfeiffer.

Archiv für Eisenbahnwesen. Herausgegeben im Königlich Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Jahrg. 1878—1900. Berlin. Julius Springer.

Das Archiv für Eisenbahnwesen ist in seinen ersten drei Jahrgängen (1878—1880) als Anlage zu dem Preuss. Eisenbahn-Verordnungsblatt erschienen und sodann getrennt davon als selbständige Zeitschrift, kann also mit dem Schlusse des Jahres 1900 in dieser Gestalt auf ein 20 jähriges Bestehen zurückblicken. Von kleinen Anfängen hat es sich den grossartigen Fortschritten der Eisenbahnen folgend in diesem Zeitraume unter überaus erfahrener und mustergiltiger Leitung zu einer der angesehensten, hervorragendsten und umfassendsten Zeitschriften auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens emporgeschwungen und seine Aufgabe, die Entwicklung der Theorie und Praxis in allen Zweigen des Eisenbahnwesens — mit Ausnahme der rein technischen — darzustellen und zu fördern, in glänzender und vorzüglicher Weise gelöst. Es gilt dies nicht allein für die Eisenbahngeschichte, die Eisenbahn-Nationalökonomie, Statistik, Organisation und Verwaltung, sondern auch für das Eisenbahnrecht. Auf

allen diesen Gebieten hat das Archiv durch zahlreiche Abhandlungen, Zusammenstellungen und Besprechungen sowie durch eine vollständige Wiedergabe der Gesetzgebung und Literatur des In- und Auslandes von der Hand bedeutender und sachkundiger Kräfte in hohem Grade belehrend und anregend gewirkt. Raum und Zweck unserer Zeitschrift gestatten es zwar nicht, auf Einzelheiten näher einzugehen. Aber wir werden nach wie vor darauf Bedacht nehmen, die das Eisenbahnrecht betreffenden wichtigen Abhandlungen und Mittheilungen des Archivs hier besonders hervorzuheben.

Dr. Eger, Berlin.

Michie. Railroad cases, American and English. Bd. 14. 15. Northport 1900.

Sammlung der im Jahre 1899 auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens hinausgegebenen Normalien und Konstitutivurkunden, sowie Vorkonzessionen. Bearbeitet vom statist. Depart. im k. k. Eisenb.-Minist. Wien 1900.

II. Mit dem Eisenbahnrecht im Zusammenhange stehende Schriften.

Das Recht. Rundschau für den deutschen Juristenstand, herausgegeben von Dr. Hs. Th. Soergel. Jahrgang I—IV 1897—1900. Hannover, Helwing'sche Verlagsbuchhandlung.

Die Zeitschrift, welche sich in ihren ersten drei Jahrgängen, auf die kritische Besprechung der juristischen Literatur beschränkte, hat im vierten Jahrgange ihr Programm wesentlich erweitert und insbesondere auf die Aufnahme von Abhandlungen aus allen Gebieten des Reichsrechts unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse der Praxis, Kritik von Gesetzesentwürfen, Reformvorschläge zur Gesetzgebung, Besprechung der Interessen des Juristenstandes, wichtige Entscheidungen zur Auslegung des bürgerlichen Rechts ausgedehnt. Diese Erweiterung hat den Werth der Zeitschrift ausserordentlich gehoben. Man kann, wenn man die Zahl, die Mannigfaltigkeit, sowie den gediegenen Inhalt der neuerdings aufgenommenen Abhandlungen und Aufsätze hervorragender Juristen in Betracht zieht, mit vollem Rechte behaupten, dass sich die Zeitschrift den besten ihrer Art in Deutschland würdig anreiht und einem wirklichen Bedürfnisse entspricht. Ihre Lektüre kann daher allen, welche sich für die Fortschritte unseres Rechtswesens interessiren, warm empfohlen werden.

Deutsche Juristen-Zeitung. Herausgegeben von Dr. P. Laband, Dr. M. Stenglein, Dr. H. Staub. IV. u. V. Jahrg. Berlin. 1899, 1900. Otto Liebmann.

Bereits im Band 14 S. 371 f. dieser Zeitschrift ist auf die grosse Bedeutung hingewiesen worden, welche die Deutsche Juristen-Zeitung für die Entwicklung unseres Rechtslebens gewonnen hat; insbesondere auf die Sorgfalt, mit der auch die einzelnen Zweige des Verkehrsrechts behandelt werden. Es seien hier vornehmlich die trefflichen Aufsätze von Förtsch über Handelsgeschäfte (III S. 179 bis 182: Speditions-, Lager- und Frachtgeschäft), Laband, Bedeutung des neuen H.G.B. für das öffentliche Recht (III S. 394 f. Eisenbahnrecht), Baron und Ortmann (Entschädigung der Privatpostanstalten: III S. 152, IV S. 93), Meili (Rechtliche Unverantwortlichkeit der Staatstelegraphenverwaltung (II S. 112), Sievers (Aenderungen des R.H.G.B. im Seerecht II S. 289), Fuld (Haftung der Schlafwagengesellschaften V S. 227) u. a. hervorgehoben. Auch diejenigen, welche sich mit dem Verkehrsrecht beschäftigen, haben daher vollen Anlass, ihre stete Aufmerksamkeit den ausgezeichneten Veröffentlichungen der Deutschen Juristen-Zeitung zuzuwenden. Dr. Eger, Berlin.

Riesenfeld, Dr. C. E., Gerichtsassessor und Handelskammersyndikus. Breslauer Handelsgebräuche. Gutachten der Handelskammer zu Breslau über Gewohnheiten und Gebräuche im Handelsverkehr. Breslau 1900. J. U. Kern's Verlag (Max Müller).

Bei Weitem die grösste Zahl der unsere Gerichte beschäftigenden Rechtsstreitig-

keiten dreht sich nicht um den **Inhalt** gesetzlicher Vorschriften, sondern um die Frage, welche dieser Vorschriften auf den konkreten Fall Anwendung zu finden hat, und die Beantwortung dieser Frage hängt zumeist davon ab, welche Auslegnng Handlungen und Unterlassungen der Betheiligten zu geben, wie der unvollkommene Ausdruck der Willensmeinung bei ihnen zu ergänzen ist. Die moderne Rechtswissenschaft hat ein objektives Moment für die Beantwortung dieser Fragen aufgestellt, sie hat den Begriff von Treu und Glauben in Beziehung gesetzt zu der Verkehrssitte, zu der Anschauung der socialen Schichten, welchen die Processparteien angehören, wie sie in den Geschäften der den Streit bildenden Art im praktischen Leben zu Tage treten. Unsere neuen Gesetze nehmen deshalb auf die Verkehrssitte, auf die im Verkehr herrschenden Gewohnheiten und Gebräuche als ergänzende Rechtsquelle für die Auslegung von Handlungen und Unterlassungen wie für die Bemessung des Umfangs der Leistung Bezug (vgl. B.G.B. §§ 157 und 242, H.G.B. § 346). Damit ist die Wichtigkeit, die Verkehrssitte kennen zu lernen, dargethan, sowohl für die im Geschäftsverkehr Stehenden, um ihr Verhalten dementsprechend einzurichten, als auch für die entscheidenden Gerichte, um im Zweifel die Urtheilsnorm aus dieser Verkehrssitte zu entnehmen. Besonders gilt das für den Handelsverkehr, in welchem von jeher in erheblichem Umfange auf die Gebräuche und Gewohnheiten zurückgegriffen werden musste, weil er schon der Zeitersparniss halber sich kurz fasst, Vieles als selbstverständlich ansehend, was sich dann hinterher als streitig und durchaus nicht zweifelsfrei heransstellt. Von jeher haben sich daher die Gerichte über die im Handel herrschenden Gebräuche zu unterrichten Veranlassung gehabt, und wenn auch durch die seit dem 1. Januar d. J. in Kraft getretene Gesetzgebung diesen Gebräuchen die Bedeutung einer Gewohnheitsrechtsquelle im eigentlichen Sinne entzogen ist, so kommen sie doch, wie oben dargethan, als gesetzliche Auslegungsregeln für die Handlungen und Unterlassungen der Kaufleute nach wie vor in Betracht. Die Kenntnisse der Handelsgebräuche nun schöpfen die Gerichte vorwiegend aus den gutachtlichen Bekundungen der officiellen Handelsvertretungen, der Handelskammern und ihnen gleichgestellten Korporationen. Im Laufe der Jahre hat sich bei diesen Behörden an den Brennpunkten des Geschäftsverkehrs naturgemäss ein reichliches Material solcher Begutachtungen angesammelt, und es war ein glücklicher Gedanke, dass einige der grösseren Handelsvertretungen den Beschluss fassten, dieses Material sichten zu lassen und der Oeffentlichkeit zu übergeben.

Für die Handelskammer zu Breslau bot den äusseren Anlass, in dieser Richtung vorzugehen, ihr fünfzigjähriges Bestehen. Die Art, wie der juristische Syndikus der Handelskammer, Dr. Conrad Ernst Riesenfeld, die ihm gestellte Aufgabe gelöst hat, gestaltet die Sammlung in der That zu einer ebenso gediegenen wie erfreulichen und vornehmen Jubiläumsgabe. Riesenfeld, dessen gründliche Kenntniss der Theorie und Praxis des Handelsrechts aus seinen zahlreichen Publikationen ebenso bekannt ist, wie sein juristischer Scharfsinn, hat mit nicht genug anzuerkennender Gründlichkeit den Stoff gesichtet und durchgearbeitet, ihn systematisch geordnet, auf sein Verhältniss zu Gesetzgebung, Rechtsprechung und zu den anderweitig bekundeten Handelsgebräuchen anderer Bezirke geprüft und in den beigefügten Anmerkungen eine Arbeit von hervorragendem wissenschaftlichem Werthe geliefert. Mit vollem Rechte hat der Herausgeber sich bei dieser Bearbeitung, wo es erforderlich erschien, auch der Kritik nicht enthalten (vgl. z. B. Anm. 94 S. 63 betr. das Gutachten vom 28. März 1894, welches aus der Vereinbarung „franco Breslau“ den Erfüllungsort bezüglich der Ablieferung der Waare nach Quantität und Qualität herleiten wollte. Vgl. dagegen Gutachten Nr. 520 S. 160). Durch die eingehende Berücksichtigung der

publizirten Usancen aus den Bezirken Oppeln, Schweidnitz, Berlin, Frankfurt a. O., Magdeburg, Bromberg ist vielfach auf das Bestehen allgemeiner Handelsgebräuche ein Rückschluss gestattet, auch wenn das mitgetheilte Gutachten zunächst nur den Breslauer Bezirk im Auge hatte. Dadurch gewinnt das Werk als Quelle für weitere Geschäftskreise sowohl, als auch für die Commentatoren des Handelsgesetzbuchs und die Benutzung in der Rechtsprechung erheblich an Bedeutung. Die treffliche Einleitung ist der rechtlichen und wirthschaftlichen Bedeutung der Handelsgebräuche gewidmet, wobei insbesondere die Veränderung des Rechtszustandes durch das Inkrafttreten des Handelsgesetzbuchs vom 10. Mai 1897 behandelt wird.

Für die Leser dieser Zeitschrift kommen in erster Linie die das Speditions- und Frachtgeschäft behandelnden Abschnitte III und IV des (handelsrechtlichen) ersten Hauptstücks in Betracht. Auch hier gestattet das inzwischen erfolgte Erscheinen des zweiten Heftes der Gutachten der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin, welches Riesenfeld bei der Arbeit noch nicht vorlag, eine Vergleichung der Breslauer mit den Berliner Gebräuchen. Während z. B. nach Breslauer Handelsgebrauch der Spediteur nur die Verpflichtung hat, das angerollte Gut abzuladen, nicht aber dasselbe nach dem Lagerraum des Empfängers zu schaffen (Nr. 650 S. 199), gilt zwar nach Berliner Usance die Haftpflicht des Spediteurs für angekommene Güter ebenfalls als beendet, sobald dieselben dem Empfänger vor seinem Hause zur Abnahme bereit gestellt sind, dagegen gilt der Rollkutscher als verpflichtet, alle ihrem Umfange nach durch einen Mann zu transportirenden Frachtstücke bis zu einem Gewichte von je 50 Kilogramm in höhere Etagen, Keller, nach Höfen u. s. w. abzutragen. Gegenstände aber, die mit Rücksicht auf ihren Umfang, ihr Gewicht oder wegen der Nothwendigkeit einer besonders sachgemässen Behandlung sich zur Absetzung seitens des Kutschers nicht eignen (z. B. Weinfässer, Maschinen, Ballons), gelten als übergeben, wenn sie dem Empfänger vor seinem Hause auf dem Rollwagen zur Verfügung gestellt sind. Es hat langer Verhandlungen zwischen den Spediteuren und den Interessenten am Empfange der Ladung bedurft, um die Präcisirung dieses Berliner Ortsgebrauchs festzulegen. Damit widerlegt sich am Besten das geringschätzige Urtheil des Reichstagsabgeordneten Bassermann über die Gutachten kaufmännischer Körperschaften über Handelsgebräuche, welches, wie Riesenfeld (S. XI, VI) mit Recht bemerkt, ein „erstaunliches Mass von Unkenntniss der thatsächlichen Verhältnisse" verräth. Leider müssen wir uns an ein solches bei unseren Volksvertretern bei dem sinkenden Niveau des parlamentarischen Lebens mehr und mehr gewöhnen. Desto wichtiger ist es, die vox populi in den Aeusserungen der Verkehrssitte aufzusuchen, durch die es ihr oft möglich wird, die Missgeburten der Gesetzgebung lebensfähig zu machen. Beruht nicht gerade ein wesentlicher Grund für die Unvergänglichkeit der Pandekten darin, dass sie nicht abstrakte Anordnungen enthalten, sondern praktische Rechtsfälle, wie sie die Fülle eines hochentwickelten Geschäftsverkehrs darbot? Wenn unsere Rechtswissenschaft das trockene Gerippe des Gesetzesschemas dadurch mit Fleisch und Blut zu umgeben versteht, dass sie ihm aus dem zu immer grösserer Oeffentlichkeit gelangenden Material der Rechtsprechung die entsprechenden Entscheidungen beifügt, so wird sie auch an dem kräftig pulsirenden Geschäftsverkehr und seinen in Handelsgebräuchen zu Tage tretenden Aeusserungen nicht stillschweigend vorübergehen dürfen Mit Freude ist es daher zu begrüssen, dass die Commentarliteratur — in erster Linie Staubs ausgezeichnetes Handelsgesetzbuch — die publicirten Handelsgebräuche eingehend berücksichtigt. Es wird das um so mehr geschehen, wenn dieses Material in so gediegener, übersichtlicher Form, in so gründlich durchgearbeiteter Art dargeboten wird, wie es bei den Breslauer Handelsgebräuchen der

Fall ist. Man kann daher nur wünschen, dass die in Aussicht gestellten Nachträge sich in jeder Beziehung der Hauptpublikation würdig anreihen mögen. Solange sie in die Hand des bisherigen Bearbeiters gegeben sind, ist an der Erfüllung dieses Wunsches nicht zu zweifeln. Heinrich Dove, Berlin.

Kolisch, Amtsgerichtsrath. Die Gewerbe-Ordnung für das Deutsche Reich mit den Ausführungsbestimmungen. Zweiter Band. Hannover 1900. Helwing's Verlag.

Die Fertigstellung dieses zweiten und Schlussbandes des umfangreichen Kommentars ist dadurch verzögert, dass die Erledigung der Gewerbeordnungsnovelle im Reichstage unerwartet lange hinausgeschoben wurde. Der seitdem verschiedene Verfasser hat die Arbeit in gleichem Umfange weitergeführt, wie solches bei Besprechung des ersten Bandes Bd. XV S. 295 angedeutet ist. Da die Novelle zum Theil Vorschriften des ersten Bandes ergänzt, ist dieselbe als Ganzes in einem Anhange S. 652—704 zusammengefasst und erläutert.

Der vorliegende Band beginnt mit § 105 denjenigen Abschnitt, dessen Besprechung durch die reichhaltige Litteratur und die zahlreichen Ausführungsbestimmungen der umfangreichste geworden ist. Diese Reichhaltigkeit ergiebt sich übrigens am klarsten aus dem Anhange I, in dem die nach der Drucklegung des Werkes ergangenen Entscheidungen, Verordnungen und Verfügungen in der Paragraphenfolge des Gesetzes zusammengestellt sind und nicht weniger als 172 Seiten füllen. Daran ist die allgemeine Ausführungsanweisung vom 9. August 1899 geschlossen.

Das Sachregister verdient wegen seiner Gründlichkeit Erwähnung.

W. Coermann, Mülhausen i. E.

Boehm, J., Rechtsanwalt und Notar. Das Erbrecht des Bürgerlichen Gesetzbuches. 2. völlig neu bearbeitete Auflage. Hannover, Helwing'sche Verlagsbuchhandlung 1900. X 568 Seiten.

Das vom Verfasser behandelte 5. Buch des B.G.B. (Erbrecht) bietet naturgemäss dem Eisenbahnrechte kein unmittelbares Interesse; mittelbar greifen seine Vorschriften aber in alle anderen Teile des Privatrechts ein, und aus diesem Grunde muss hier auf das Werk von Boehm wenigstens verwiesen werden. Es enthält die ausführlichste Bearbeitung des schwierigen Gegenstandes, die praktischen Zwecken dienen soll. Die Litteratur und vor allem auch die preussische Ausführungsgesetzgebung sind sorgfältig berücksichtigt. B. giebt eine zuverlässige und, soweit dies überhaupt, ohne in breite wissenschaftliche Erörterungen einzugehen, möglich ist, erschöpfende Zusammenfassung des Erbrechts nach der materiellen wie formellen Seite. Er liefert damit der Praxis, wie ich nach wiederholter Benutzung für einzelne Fälle bezeugen kann, ein sehr brauchbares Hilfsmittel. Dr. Fleischmann, Halle.

Bauer, J. Der Aufsichtsrath. Rechte und Pflichten der Aufsichtsrathsmitglieder von Aktien-Gesellschaften etc. Leipzig 1900. Verlag des Handelsgesellschafters.

Cosack, Prof. Konr. Lehrbuch des deutsch. bürgerl. Rechts. 3. Auflage. Jena 1900. G. Fischer.

— Lehrbuch des Handelsrechts. 5. Auflage. Stuttgart 1900. F. Enke.

Crome, Prof. Dr. C. System des deutschen bürgerl. Rechts. 1. Band. Tübingen 1900. J. C. B. Mohr.

Daude, Dr. P., Geh. Reg.-R. Das Aufgebotsverfahren nach Reichs- und preuss. Landesrecht. 3. Auflage. Berlin 1900. H. W. Müller.

Dick, F. Das Baurecht im neuen Bürgerl. Ges.-Buch. Köln 1900. Selbstverlag.

Förster, R. Handbuch des formellen Grundbuchrechts. Berlin 1900. H. W. Müller.

Fuisting, B., Sen.-Präs. Komm. z. Einkommensteuergesetz. 5. Aufl.

— Komm. z. d. Gewerbesteuergesetzen. 2. Aufl. Berlin 1900. Carl Heymann.

Gareis, Prof. Dr. C. Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897. 2. Auflage. München 1900. C. H. Beck.

Glock, Dr. A., Landgerichtsrath. Das Reichs- und badische Landesrecht in systematischer Zusammenstellung. Karlsruhe 1900. G. Braun.

Graef, C., Geh. Reg.-R. Die Unfallversicherungsgesetze des Deutschen Reichs. Ges. vom 30. Juni 1900. Berlin 1900. A. Asher & Co.

Hahn, Dr. W. Das deutsche Handelsrecht. Berlin 1900. P. Nitschmann.

Handbibliothek, Leipziger juristische, herausgeg. v. Hallbauer u. Schelcher Bd. 122. — Froitzsch, Stadtr. Dr. W., Allgemeines Baugesetz für das Königreich Sachsen vom 1. Juli 1900. Bd. 123. — Illing, A., Landesr., Gewerbe-Unfallversicherungsges. vom 30. Juni 1900. Bd. 124. — Illing, A., Landesr., Bau-Unfallversicherungsgesetz vom 30. Juni 1900. — Leipzig 1900. Rossberg & Berger.

Handtmann, Otto. Das russische Handels- und Verkehrsrecht in seinen wesentlichen Bestimmungen nach dem gegenwärtigen Stande der Reichsgesetzgebung und mit Berücksichtigung der internationalen Vereinbarungen und Verträge. Riga 1900. Jonck und Poliewsky.

Heilfron, Dr. Ed., Amtsr. Das bürgerliche Recht des deutschen Reichs. Berlin 1900. Speyer & Peters.

Hoffmann, Dr. F., Geh. Reg.-R. Gewerbe-Unfallversicherungsgesetz. Berlin 1900. Carl Heymann.

Kaufmann, C. Die Grundzüge der schweizerischen Kranken- und Unfall-Versicherung. Nach dem Bundesgesetz v. 5. Oktober 1899 zusammengestellt. Bern 1900. Polytechn. Verlags-Anstalt.

Keyszner, H. und Simon, V. H. Aktien-Gesellschaft und Kommandit-Gesellschaft auf Aktien. 5. Aufl. 1900. J. Guttentag.

Landauer, Dr. W. Das Oesterreich. Actienrecht. Wien 1900. Manz.

Landgraf, Dr. Jos. Binnenschifffahrtsgesetz. 2. Aufl. Berlin 1900. Siemenroth & Troschel.

Liszt, F. v. Lehrbuch des deutschen Strafrechts. 10. Aufl. Berlin 1900. J. Guttentag.

Lotz, Dr. W. Verkehrsentwicklung in Deutschland. Leipzig 1900.

Mayer, B. Die Emission von Werthpapieren. Wien 1900. Hölder.

Meyer, G. Das Recht der Beschlagnahme von Lohn- und Gehaltsforderungen. Berlin 1900. J. Guttentag.

Oberneck, Dr. H., Rechtsanw. Das Reichsgrundbuchrecht. 2. Aufl. Berlin 1900. Carl Heymann.

Pauer, Alb. Lehrbuch des Eisenbahntarifwesens mit besonderer Berücksichtigung des Tarifwesens der österr.-ungar. Eisenbahnen. Wien 1900. Hof- u. Staatsdruckerei.

Piloty, R. Invalidenversicherungsgesetz vom 13. Juli 1899. München 1900. Beck.

Rank, Emil. Grundzüge des Eisenbahntarifwesens unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse Oesterreichs. Wien 1900. Alfred Hölder.

Reinhard, P. Gesetz über die Zwangsversteigerung und Zwangsverwaltung vom 24. März 1897. 2. Aufl. Leipzig 1900. Rossberg & Berger.

Roland, A. De la responsabilité des administrateurs dans les sociétés anonymes en Belgique. 1900.

Schelcher, Dr. W., Geh. Reg.-Rath. Das Telegraphenwegegesetz vom 18. Dezember 1899. Leipzig 1900. Rossberg & Berger.

Schmehlik, R. Das Erfinderrecht der wichtigsten Staaten. 2. Auflage. Stuttgart 1900. Deutsche Verlagsanstalt.

Willenbücher. Die Reichsgrundbuchordnung. 2. Auflage. Berlin 1900. H. W. Müller.

III. Abhandlungen aus Zeitschriften.

Calmar, L. Das internationale Uebereinkommen des Eisenbahnfrachtverkehrs (Allgem. Tarif-Anz. XIX Nr. 20, 21).

Coermann. Die Eisenbahngesetzgebung und die nicht technische Literatur des Jahres 1899 (Zeitg. d. Vereins Deutsch. Eisenb.-Verw. 1900 Nr. 30, 35, 39).

Delius. Das Fundrecht und das Schatzrecht nach dem Bürgerl. Gesetzbuch unter besonderer Berücksichtigung der Pflichten der Polizeibehörden. (Pr. Verw.-Bl. XX Nr. 32.)

Eger, Dr. G., Reg.-Rath. Der Beschluss, betr. die Ergänzung der Zustimmung des Unterhaltungspflichtigen zur Benutzung öffentlicher Wege für Kleinbahnen (Mittheil. d. Ver. Deutsch. Strassen- und Kleinbahnen 1900 S. 274).

v. Frankenberg. Der Arbeitsvertrag nach dem Bürgerl. Gesetzbuch. (Soz. Prax. Jahrg. 9 Nr. 15.)

Hilse, Dr. B., Kr.-Ger.-Rath. Nichtberechtigung von Verzugszinsen für Rückgriffsansprüche der Berufsgenossenschaften gegen haftpflichtige Bahnunternehmer (Zeitschr. f. Lok.- u. Strassenb.-Wes. XIX Heft 2).

— Betriebsunfall oder Betriebskrankheit (XIX. Heft 2).

Hilse, Dr. K., Professor. Stellung der Bahnverwaltung zu Betriebsbegebenheiten (Zeitschr. f. Kleinb. VII. Heft 7 S. 370).

— Die Strassenbahnberufsgenossenschaft als Haftpflichtunternehmerin. (Deutsch. Strass.- u. Kleinb.-Ztg. 1900 Nr. 28 S. 541.)

— Selbsteinschätzung als Grundlage von Haftansprüchen (Nr. 30 S. 581).

— Ueberhebungslust der Ortspolizeibehörden im Bereiche der Kleinbahnen (Nr. 31 S. 601).

— Vertragsbruch im Verkehrsgewerbe (Nr. 33 S. 642).

— Verfängliche Bestimmungen in abgeschlossenen Verträgen wegen Benutzung öffentlicher Strassen (Zeitschr. f. d. ges. Lok.- u. Strassenb.-Wes. XIX Heft 2).

v. d. Leyen, Dr. A., Wirkl. Geh. Ob.-Reg.-Rath. Die Fortbildung des Eisenbahnfrachtrechts seit dem Berner Internat. Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. (Zeitschr. f. d. ges. Hand.-Recht Bd. 49 Heft 3, 4.)

Neumann, Dr. Georg. Die Bedeutung der Angabe des einzuhaltenden Transportweges im Frachtbriefe und die Haftung der Bahn für die Folgen der ihr überlassenen Wahl des Transportweges und der Tarife. (Allg. Tarif-Anzeig. XIX. Nr. 17 u. 18.)

v. Nostitz-Wallwitz, Alfr., Assessor. Die Kommunalbesteuerung in den Vororten; insbesondere III C: Die Besteuerung der Strassenbahnen, welche Grossstadt und Vorort verbinden. (Fischer's Zeitschr. XXI. S. 193.)

Nothnagel. Die Entlastung des Vorstandes einer Aktiengesellschaft in der Generalversammlung der Aktionäre (Allg. Oesterr. Gerichts-Ztg. Nr. 14).

Rehm. Der Beamtenbegriff des Bürgerl. Gesetzbuchs und seiner Nebengesetze (Hirths Annal. d. Deutsch. Reichs. 33. Jahrg. S. 369).

Rosenstock. Die Haftung des Beamten aus Amtshandlungen gegenüber Dritten nach dem Bürgerl. Gesetzbuche. (Preuss. Verw.-Bl. XX Nr. 53.)

Unpfändbarkeit der aus dem internationalen Transport herrührenden Forderungen (Ztg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. 1900 Nr. 33.)

Haftpflicht der Eisenbahnen (Sped.- u. Schifffahrts-Zeitg. VIII Nr. 30). — Höhere Gewalt (Nr. 32). — Erfüllungsort (Nr. 35).

Die Steuerbefreiungen des Industrieförderungsgesetzes in Anwendung auf die Eisenbahnen (Oesterr. Eisenb.-Zeitg. 1900 Nr. 14).

Der Einfluss des Rückkaufs auf die Obligationen-Anleihen der Eisenbahngesellschaften (die Schweizer Bahnen. Zürich 1900 Nr. 11/14. 19. 20).

Les droits de l'État à l'égard des compagnies de chemins de fer français. (L'économiste franc. Paris 1900 Heft 10.) le projet de loi sur les administrateurs de compagnies de chemins de fer (Heft 13).

Le rachat des chemins de fer et l'exploitation par l'État: reseaux étrangers, résultats financiers et tarifs (Revue politique et parlementaire. Paris 1900. Heft 69).

Railways prevention of accidents bill. Railway law (Railway News London. Nr. 1886). The bill of the prevention of accidents to Railway servants (Nr. 1887/8). Railway bills for 1900 (Nr. 1890, 1892). Workmen's compensation act 1897, extension (Nr. 1890). Railway bills in Parliament (Nr. 1891).

The prevention of accidents bill (Railway News. London 1900 Nr. 1894).

Railroad legislation in New-York (The railroad Gazette. 1900 Heft 20). — Report of the committee on legislation (Heft 22).

Il futuro ordinamento delle strade ferrate (Monitore delle strade ferrate 1900 Nr. 20). — Convenzioni ferroviarie (Nr. 20).

IV. Gesetzgebung.

Bayern. Min. Bek. v. 5. Juni 1900, betr. Verhütung von Bauunfällen. (J.M.Bl. S. 941.)

Deutsches Reich. Bek. des Reichskanzlers, betr. die VI. Ausgabe der dem internat. Uebereink. üb. d. Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste. Vom 25. Januar 1900. (R.G.Bl. S. 11. Pr. E.V.Bl. Nr. 9 S. 69.)

— Telegraphenwege-Gesetz. Vom 18. Dezember 1899 (R.G.Bl. S. 705).

— Fernsprechgebühren-Ordnung. Vom 20. Dezember 1899 (R.G.Bl. S. 711).

— Gesetz, betr. einige Aenderungen von Bestimmungen über d. Postwesen. Vom 20. Dezember 1899 (R.G.Bl. S. 715).

— Ausführungsbestimmungen zum Telegraphenwege-Gesetz. Vom 26. Januar 1900 (R.G.Bl. S. 7).

— Bek. des Reichskanzlers v. 2. Juli 1900, betr. Aenderungen der Anlage B zur Eisenbahnverkehrsordnung (R.G.Bl. S. 318. E.V.Bl. S. 305).

— Bek. des Reichskanzlers v. 26. Juli 1900, betr. Änderungen der Militär-Transport-Ordnung (R.G.Bl. S. 785. E.V.Bl. S. 353).

— Bek. des Reichskanzlers vom 2. Juli 1900, betr. Aenderungen der Anlage B der Eisenbahn-Verkehrsordnung v. 26. Oktober 1899 (R.G.Bl. 1900 Nr. 24 S. 318).

Frankreich. Verordnungen des Minist. der öffentl. Arbeiten v. 4. und 23. Novbr. 1899, betr. die Arbeits- und Ruhezeiten bei den franz. Haupteisenbahnen.

— Verordnung des Präsidenten der Republik vom 13. Februar 1900, betr. 1) Abänderung der Verordnung vom 6. August 1881 über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen auf öffentlichen Wegen in Frankreich; 2) des Musterpflichtenhefts für die Konzessionirung von Lokalbahnen v. 6. Aug. 1881; 3) des Musterpflichtenhefts für die Konzessionirung von Trambahnen in Frankreich v. 6. Aug. 1881. (Journ. offic. 1900 S. 928 ff.)

— Cirkular des Minist. d. öffentl. Arb. v. 23. Juni 1900, betr. Abänderung der Art. 7 und und 38 des Reglements für die Beförderung von gefährlichen und ekelerregenden Gegenständen auf den Eisenbahnen in Frankreich.

Hessen. Verord. v. 30. Mai 1900, betr. Errichtung einer Minist.-Abth. für Finanz- und Eisenbahn-Wesen im Minist. d. Finanzen. (Reg.-Bl. S. 375.)

Italien. Königl. Erlass vom 22. März 1900, betr. Abänderung der Art. 4, 15 und 27 der Bestimmungen für die Staatsaufsicht über den Eisenbahnbetrieb vom 31. 10. 1873 (Gaz. Uffiz. 27. 4. 1900). — Vom 22. März 1900, betr. Aufhebung der Art. 45 und

Abänderung der Art. 18, 40, 43, 59 und 60 der Betriebsordnung v. 31. 10. 1873 (Gaz. Uffiz. 27. 4. 1900). — Vom 22. März 1900, betr. Genehmigung eines zweiten Anhanges zu der durch Erlass v. 31. 10. 1873 genehmigten Eisenbahnbetriebsordnung (Gaz. Uffiz. 27. 4. 1900).

— Verordnung, betr. die Dienstdauer der Eisenbahnbediensteten; veröffentlicht in der Gazetta Uffic. v. 24. Juli und im Mon. d. str. far. v. 28. Juli 1900.

Oesterreich. Kundmachung des Eisenb.-Minist. vom 29. März 1900, betr. einige Abänderungen im § 2 des Statuts für den Staatseisenbahnrath (Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII Nr. 38).

— Kundmachung des Hand.-Minist. v. 13. Mai 1900, betr. die Errichtung einer Unfallverhütungscommission (Nr. 62).

— Nachtrag IV vom 3. Juli 1900 betr. Aenderungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen in Oesterreich und Ungarn v. 10. Dezbr. 1892, Eingangsbestimmungen u. §§ 1, 6, 7, 10, 14, 16, 21, 24, 25—32, 34 und 36, sowie der Anlage B (R.G.Bl. Nr. 104) Oesterr. Eisenb. Verordn.-Bl. XIII Nr. 79).

Preussen. Gesetz vom 25. Mai 1900, betr. die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen (G.S. S. 129. E.V.Bl. S. 191).

— Erl. des Minist. der öffentl. Arb. v. 21. Mai 1900, betr. allgemeine Bedingungen für die Zulassung von Privatanschlüssen (E. V.Bl. S. 180). — 2. Juni 1900, betr. Geschäftsordnungen für die Vorstände und obersten Bau- und Betriebsleiter von Privateisenbahnen (E.V.Bl. S. 202). — 27. Mai 1900, betr. die Kleinbahnnachweisung (Zeitschr. f. Kleinb. VII Heft 7 S. 386). — 28. Mai 1900, betr. Mitwirkung der Eisenbahndirektionen in Kleinbahnangelegenheiten (S. 391). — 1. Juni 1900, betr. Verpflichtung zur Bildung eines Spezial-Reservefonds (S. 391). — 1. Juni 1900, betr. Frist für Beschwerden gegen Beschlüsse und Verfügungen in Kleinbahnsachen, für welche die Landespolizeibehörden in Verbindung mit den Eisenbahnbehörden zuständig sind (S. 392). — 27. Juli 1900, betr. Einstellung von Kleinbahnwagen in den Staatsbahnwagenpark (S. 464). — 28. Juli 1900, betr. Unzulässigkeit der Gewährung von Sonderbegünstigungen an einzelne Personen bei Benutzung von Kleinbahnen (S. 464).

— Gesetz v. 2 Mai 1900, betr. Hinterziehung u. Ueberhebung von Verkehrsabgaben (G.S. S. 123).

— Allerh. Erl. v. 6. Juni 1900, betr. den Bau und Betrieb der in dem Gesetze v. 25. Mai 1900 (G.S. S. 129) vorgesehenen Eisenbahnlinien (G.S. S. 151. E.V.Bl. S. 299).

Rumänien. Gesetz über den Bau und Betrieb von Privateisenbahnen, veröffentlicht im Mon. off. vom 28. März (10. April) 1900.

Spanien. Königl. Dekret v. 18. April 1900, betr. Aufhebung des Ministerio de Fomento und die Bildung zweier neuer Ministerien (Gac. de Madrid 19. 4. 1900).

— Gesetz vom 26. März 1900, betr. Einführung einer Beförderungssteuer für Reisende und Waaren. (Gaceta de Madrid v. 25. März 1900.)

Württemberg. Königl. Verord. v. 8. März 1900, betr. die Organisation des äusseren Dienstes der Staatseisenbahnen und der Bodenseedampfschifffahrt (Reg.-Bl. Nr. 15).

Buchdruckerei Maretzke & Märtin, Trebnitz in Schles.

Entscheidungen.

Nr. 55. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 9. März 1899.

(Entsch. d. O.V.G. Bd. 36. S. 281.)

Kleinbahngesetz v. 28. Juli 1892, § 51. Die polizeiliche Aufsicht über die Einrichtung und Handhabung der Bahnschranken einer Grubenbahn an den Kreuzungspunkten mit öffentlichen Wegen steht der Bergbehörde, nicht der Wegepolizeibehörde zu.

Es ist nicht zweifelhaft, dass die sogenannten Grubenbahnen, zu denen die in Frage stehende Bahn gehört, der polizeilichen Aufsicht der Bergbehörde in dem Umfange unterstehen, welchen der § 196 des Allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865 (G.-S. S. 705) näher bezeichnet. Auch der § 51 des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 (G.-S. S. 225) hat diese Bestimmung aufrecht erhalten. Die bergpolizeiliche Aufsicht über die Grubenbahnen bezieht sich insbesondere auch auf ihren Betrieb in dem Umfange des § 196 a. a. O. (vgl. Klostermann-Fürst, Kommentar zum Allgemeinen Berggesetz, 5. Aufl., S. 586 Anm. 14, Jerusalem, Kommentar z. Kleinbahngesetz, S. 83 Anm. 4)[1]. Wie sich danach die Prüfung und Abnahme der Anlage darauf erstreckt, „festzustellen, dass die Bauausführung den Anforderungen des § 196 des Berggesetzes entspricht, und dass insbesondere die von den Behörden zur Sicherstellung des Betriebes und des öffentlichen Verkehrs, sowie zum Schutze öffentlicher und privater Interessen angeordneten Vorkehrungen und Einrichtungen getroffen sind“ (vgl. Jerusalem a. a. O. S. 82 Anm. 3), so unterliegt selbstverständlich der polizeilichen Aufsicht auch die fernere Instandhaltung solcher Vorkehrungen und Einrichtungen, die mit dem Betriebe in unmittelbarer Beziehung stehen, soweit das Bahnterrain reicht. Auch hierbei sind die Grundsätze massgebend, die für Vollbahnen in dem Erkenntnisse vom 24. Juni 1897 — Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Bd. XXXII S. 219 ff.[2]) — dargelegt sind. Die hier streitigen Bahnschranken gehören aber örtlich und sachlich zu den Vorkehrungen, welche in unmittelbarem Zusammenhange mit dem

[1]) Eger, Komment. z. Kleinbahngesetz S. 582, 583. Gleim, Kom. 3. Aufl. S. 197 ff.

[2]) S. Bd. XIV S. 261 dieser Zeitschrift.

Betriebe der Grubenbahn stehen. Der § 196 a. a. O. sagt, dass sich die polizeiliche Aufsicht der Bergbehörden auf den Schutz der Oberfläche im Interesse der persönlichen Sicherheit und des öffentlichen Verkehrs, sowie auf den Schutz gegen gemeinschädliche Einwirkungen des Bergbaues erstreckt. Wenn der Betrieb der Grubenbahn im Sinne des Allgemeinen Berggesetzes ein Teil des Betriebes des Bergbaues ist, so sind die Bahnschranke und ihre Handhabung ein Theil dieses Betriebes und eine Einrichtung desselben, die sowohl den Betrieb des Bergbaues, also auch der Grubenbahn im Sinne des Allgemeinen Berggesetzes, und das Leben und die Gesundheit der Arbeiter bei dem Betriebe der Grubenbahn gegen Gefahren und Unfälle sichern, als auch dem öffentlichen Verkehr, hier dem auf der städtischen Strasse, gegen die Gefahren des Betriebes der Grubenbahn, d. h. des Bergbaues, im Sinne des Allgemeinen Berggesetzes Schutz gewähren soll. Deshalb unterstehen die Einrichtung der Bahnschranke und ihre Handhabung in jeder Beziehung der polizeilichen Aufsicht der Bergbehörde. Das verkennt auch der Bezirksausschuss im allgemeinen nicht. Er geht aber davon aus, dass die Zuständigkeit der Bergbehörde nur da eintrete, wo es sich um Anordnungen handelt, welche den Zustand und Betrieb der Schranke betreffen, soweit sie den Betrieb der Eisenbahn sichern soll, dass aber jede andere Anordnung über die Einrichtung und Handhabung der Schranke, welche diesen Zweck unberührt lässt, der Zuständigkeit der Ortspolizeibehörde angehöre. Er will deshalb auch die Bergbehörde nur für zuständig erklären, wenn es sich um die Beseitigung der Schranke handelt, die Veränderung der Schranke anzuordnen hält er aber für den vorliegenden Zweck nur die Ortspolizeibehörde für zuständig. Diese Anschauung ist unhaltbar. Abgesehen davon, dass möglicherweise auch eine Veränderung der Schranke die Sicherheit des Betriebes der Grubenbahn gefährdet und die Beurtheilung darüber, ob das der Fall ist, nicht der Bergbehörde entzogen und der Ortspolizeibehörde übertragen werden kann, so darf die polizeiliche Zuständigkeit nicht in der vom Bezirksausschusse dargelegten Weise zerlegt werden. Man käme sonst zu dem Ergebnisse, dass lediglich der Zweck der Anordnung und die Ansicht der Ortspolizeibehörde darüber, ob dieser Zweck nicht den Betrieb der Bahn berührt, für die Zuständigkeit entscheidend sein würden. Es liegt in der Natur der Sache, dass nur eine Polizeibehörde zuständig sein kann, die Einrichtung und Handhabung der Schranke zu ordnen, und das ist nach den obigen Darlegungen die Bergbehörde.

Nr. 56. Entsch. des Amtsgerichts zu Ruhrort.
Vom 15. Februar 1899.

(Mittheil. d. Ver. Deutsch. Strassenb.- u. Kleinb.-Verw. 1900. Nr. 9. S. 804.)

Kontraktbruch von Strassenbahnangestellten. Entschädigungspflicht. Allg. Preuss. L.R. §§ 408 ff. I 5. §§ 29, 79 I 6. R.-Gew.-Ord. § 124 a.

Bei der Würdigung der Vorfälle vom 30. April und der vorangegangenen Tage ist zu erwägen, dass es bei der Eigenartigkeit und Gefährlichkeit des in Frage stehenden Transportunternehmens einer strikten Handhabung der Disziplin und einer scharfen Wahrung der Autorität der Vorgesetzten ihren Untergebenen gegenüber ganz unbedingt bedarf, wie denn auch die für die Schaffner, Oberschaffner und Wagenführer erlassenen und behördlich genehmigten Dienstanweisungen den Untergebenen zur Pflicht machen, den dienstlichen Anweisungen ihrer Vorgesetzten oder deren Stellvertretern ungesäumt und gewissenhaft Folge zu leisten. Es ist nun fraglos mit der Handhabung eines geregelten Dienstbetriebes bei einem derartigen Transportunternehmen unvereinbar, wenn die Angestellten Bittgesuche, derart, wie geschehen, der Direktion unter Bedingungen unterbreiten, von deren Erfüllung sie die Wiederaufnahme der Arbeit abhängig machen wollen, und es qualifizirt sich die Stellungnahme der Angestellten, und darunter des Mitklägers B., als ein Kontraktbruch, der den kontraktwidrigen Theil zum vollen Schadenersatz verpflichtet (§ 408 ff. I 5 und §§ 29 und 79 I 6 A.-L.-R.). Das Gericht hat aber auch ferner als durch die Beweisaufnahme für voll erwiesen angesehen, dass der Mitkläger W. der Urheber und Anstifter der ganzen streikführenden Bewegung gewesen ist. Lassen hierauf schon die beiden Eingaben vom 25. und 29. April einen bezeichnenden Beschluss zu, so bestätigen es nicht minder die Zeugenaussagen von G., Gensdarm K. und anderen. Es war der Direktion, wie Zeuge G. bekundet, bekannt, dass W., eine energische und in der Behandlung der Leute geschickte Persönlichkeit, darauf ausging, die Betriebsleitung G. zu entziehen und sich selber zuzuwenden. Es haben schon 8 bis 14 Tage vor dem 30. April Versammlungen des Personals stattgefunden, in denen W. als Redner aufgetreten ist und insbesondere erklärt hat, wenn er die Betriebsleitung erhalte, dann solle der Dienst verringert und der Lohn erhöht werden. Mehrere Zeugen bekunden, dass W. wiederholt das Personal mit Bier traktirt habe. Am Abend des 29., nach W.'s Entlassung, hat in der Wirthschaft von Sch. zu Meiderich wiederum eine erregte Versammlung der Angestellten stattgefunden, welcher auch W. beigewohnt hat. In dieser Versammlung sind, wie mehrere Zeugen eidlich bekunden, Drohungen gefallen des Inhalts: „Wer morgen auffährt, dem schlagen wir die Knochen kaput“.

Die Leute waren eben durch W.'s Entlassung, der bei dem Personal sehr beliebt war, hochgradig erregt, und wie sehr W. die Leute in der Gewalt hatte, erhellt aus der drastischen Aeusserung des Gendarms K., der am Morgen des 30. April W. in der Sch.'schen Wirthschaft getroffen und hierbei von ihm die Aeusserung gehört habe: „Wenn ich meine Leute alle zusammen nehme, dann haue ich ein ganzes Armeekorps kaput!"

Dass die Direktion vollkommen berechtigt war, eine so gefährliche Persönlichkeit, welche ihre überlegene Natur in erster Linie zur Aufwiegelung des Personals gegen die Betriebsleitung ausnutzte, auch ohne Kündigung im Interesse der Disziplin schleunigst zu entfernen, kann in sinngemässer Anwendung des § 124 a der Gewerbeordnung nicht wohl fraglich erscheinen. Der Mitkläger W. erscheint hiernach als Anstifter zu der von den klagenden Schaffnern und Wagenführern erfolgten kontraktwidrigen Arbeitsniederlegung für die Folgen der letzteren haftbar und gleich den Anderen gemäss § 29 I 6 A.-L.-R. zum Schadenersatz verpflichtet. Dass die Schädigung der Beklagten eine diejenige der Kläger bei weitem übertreffende ist, ist seitens der Kläger nicht bestritten, kann auch angesichts längeren Brachliegens eines Unternehmens von derartiger wirthschaftlichen Bedeutung wohl angenommen werden. Diese Erwägungen mussten, wie geschehen, zur Abweisung der Klage führen.

Nr. 57. Entsch. des Französ. Kassationshofes.

Vom 19. Februar 1899.

(Revue générale des chemins de fer et des tramways. Mai 1900 Nr. 5.)

Spezialtarif. Nichtverantwortlichkeitsklausel.

Eine Sendung Thonröhren, welche zu den Bedingungen eines die Haftpflicht der Eisenbahn für unterwegs eintretende Verluste und Beschädigungen ausschliessenden Spezialtarifs abgefertigt worden war, war durch Brand des Wagens, in welchem die Verladung stattgefunden hatte, beschädigt und teilweise vernichtet worden.

Das Tribunal von Boulogne-sur-Mer hatte die Eisenbahn wegen des verursachten Schadens verurteilt; dieses Urteil wurde durch Entscheidung des Kassationshofes, Civilkammer vom 19. Februar 1899 aufgehoben, in Erwägung, dass ein Gericht eine Eisenbahn zur Vergütung eines vom Absender behaupteten Schadens, ohne Nachweis einer Thatsache, die ein Verschulden darstellt, zu Unrecht lediglich deshalb verurteilt, weil „unterwegs eintretende Verluste und Beschädigungen solche sind, welche entweder aus der Natur des Guts, oder aus mit jeder Beförderungsart im gewöhnlichen Lauf der Dinge verbundenen

Zufällen hervorgehen, und an dem Gute geringe Abgänge und Beschädigungen verursachen" und weil „die Nichtverantwortlichkeitsklausel Brandschaden nicht vorsieht".

Nr. 58. Entsch. des Handelsgerichts Wien.

Vom 27. Februar 1899.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. VIII (1900). Nr. 7. S. 254.)

Frachtreklamation. Anspruch auf Herstellung der direkten Fracht für eine im Reexpeditionsverfahren abgefertigte Sendung.

Drei aus Russland über Novosielitza in Czernowitz eingegangene Wagenladungen Roggen wurden am Tage ihrer Ankunft auf letzterer Station ohne Umladung nach ihrer definitiven Bestimmung weiter befördert. Der Absender in Czernowitz hatte sich die Reexpedition von dem Stationsvorstande daselbst auf den Frachtbriefen bescheinigen lassen. Als er dann, unter Vorlage der Frachtbriefe, die Herstellung der direkten Fracht und die Rückzahlung der Differenz zwischen dieser und der im Reexpeditionsverfahren bezahlten Beträge von der Eisenbahn forderte, wies diese den erhobenen Anspruch mit der Begründung ab, dass die Bewilligung der direkten Fracht, nach den Tarif- resp. Reexpeditionsbedingungen, davon abhänge, dass das verfrachtete Gut entweder an ein Lagerhaus in der Reexpeditionsstation behufs Weiterbeförderung adressiert gewesen, oder, sofern das Lagerhaus der Eisenbahn — an die direkt nicht adressiert werden kann — gehöre, neben der Adresse des Empfängers auch das Lagerhaus namhaft gemacht sei; weder die eine noch die andere Bedingung sei im Fragefalle erfüllt.

Das Gericht hat sich der Auffassung der Eisenbahn nicht angeschlossen und diese zur Zahlung der Differenz zwischen der erhobenen und der direkten Fracht verurteilt.

Der Grundsatz: „Ohne Einlagerung auch keine Reexpeditionsbegünstigung" sei eine Auslegung des Tarifes, die in seinen Bestimmungen keine Begründung finde. Die Einlagerung bedinge nur ein anderes Verfahren hinsichtlich der Rückerstattung der Frachtdifferenz, indem alsdann die Vorlage der Frachtbriefe bis und ab der Reexpeditionsstation und die Bescheinigung der Identität des Getreides durch die Lagerhausverwaltung verlangt werde, sie sei aber nicht die Vorbedingung der Frachtbegünstigung; vielmehr könne die Reexpedition auch ohne vorherige Einlagerung stattfinden und in diesem Falle sei bestimmt, dass die Ausgleichung der Frachtdifferenz schon bei der Weiterbeförderung durch die Reexpeditionsstation vorzunehmen sei. Der Tarif unterscheidet zwischen Lagerhäusern und Reexpeditionsstationen, dann zwischen Einlagerung bei den Ersteren und Reexpedition durch die Letzteren, aber

es sei nirgends gesagt, dass die Bewilligung der direkten Fracht, bezw. die Rückerstattung der Frachtdifferenz zwischen direkter und gebrochener Kartierung von der vorgängigen Einlagerung abhänge. Überdies sei die Identität der Sendungen, die noch am Tage der Ankunft in Czernowitz in den gleichen Wagen, in denen sie angekommen, an ihre Bestimmung weitergegangen seien, durch die Bescheinigung der Umkartierungsstation auf den Frachtbriefen erwiesen.

Nr. 59. Entsch. des Handelsgerichts Prag.

Vom 4. April 1899.

(Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. (1900). Nr. 66. S. 1467.

Passivlegitimation. Eine Eisenbahnstation ist keine Zweigniederlassung, welche an Stelle der Bahngesellschaft belangt werden könnte.

Die k. k. priv. Österreichische Nordwestbahn hatte in der Station Prag zwei Marmortafeln verpackt zur Beförderung angenommen, welche zerbrochen am Bestimmungsort ankamen. Sie wurde für den Schaden beim Bezirksgerichte für Handelssachen in Prag belangt, welches entgegen den Einwendungen der Eisenbahn sich kompetent erklärte, weil die Station Prag als Zweigniederlassung im Sinne des § 87 I. N. anzusehen sei.

Das k. k. Handelsgericht in Prag hob dieses Urteil auf, weil Eisenbahnstationen nicht als Zweigniederlassungen anzusehen seien, soweit sie nicht etwa ein dem eigentlichen Zwecke der Transportanstalt fremdes Erwerbsunternehmen, z. B. den Kohlenhandel, betreiben, oder vom Stationsvorstande für lokale Zwecke der Station Bahnverträge, Werkverträge u. dgl. abgeschlossen seien. Beim eigentlichen Transportgeschäft trete die Station nur als Geschäftsvermittler der Hauptverwaltung auf, welche an ihrem Domizil belangt werden müsse.

Dem Revisionsgesuch des Klägers hat der oberste Gerichtshof keine Folge gegeben, weil nur jene Abteilungen einer Eisenbahnverwaltung, welche einen selbständigen Wirkungskreis besitzen, innerhalb dessen sie für die Unternehmung verbindliche Verträge abschliessen können, unter den Begriff einer Niederlassung im Sinne des § 87 I. N. fallen können, diese Voraussetzung aber bei einer blossen Eisenbahnstation an sich nicht zutrifft und Kläger selbst gar nicht behauptet, dass die Station Prag der belangten Gesellschaft mit besonderen Befugnissen, diese Gesellschaft in verschiedenen Rechtsbeziehungen zu vertreten, ausgestattet erscheint, und weil ja auch gar nicht behauptet werden kann, dass die vorliegende Rechtssache sich auf eben diese Station bezieht, zumal Kläger selbst ja nicht einmal anführt, dass die Beschädigung der Ware, aus welcher er seinen Schadenersatzanspruch gegen die Be-

klagte ableitet, in der Station Prag oder durch eines der dort bediensteten Organe der Beklagten erfolgt sei.

Nr. 60. Entsch. des Appellhofes Lyon.

Vom 25. April 1899.

(Zeitschr. f. Deutsch. Bürg. Recht u. Franz. Civilr. Bd. 31. Heft 2. S. 215.)

Art. 1384 C. c.; §§ 823 ff. B.G.B. Der Eigenthümer einer oberirdischen elektrischen Leitung ist für den durch Zerreissen des Drahtes entstandenen Unfall verantwortlich, insofern er nicht den Beweis dafür erbringt, dass das Zerreissen die Folge eines Zufalls, höherer Gewalt oder des Verschuldens der Betroffenen ist.

„In Erw., dass nach den Aussagen der Zeugen am 19. August 1895 gegen 7 Uhr Vormittags Pitavol ein mit 2 Ochsen bespanntes Fuhrwerk lenkte, als auf der Strasse von Saint-Just nach la Fouillouse ein Draht der elektrischen Leitung, welcher zerrissen war und auf dem Boden lag, sich um einen der Ochsen wickelte, der darauf getreten hatte, dass das Thier plötzlich getödtet wurde; dass Pitavol bei dem Versuche, seinen Ochsen zu befreien, von dem elektrischen Drahte erfasst und schwer verletzt wurde; dass dieser der Elektrizitätsgesellschaft der Loire gehörige Draht seit etwa 3 Uhr des Vormittags auf dem Boden lag; in Erw., dass man nach Artikel 1384 C. c. für den Schaden verantwortlich ist, der durch Gegenstände verursacht wird, die man unter seiner Obhut hat; in Erw., dass diese Vermuthung eines Verschuldens, welche durch besagten Artikel dem Eigenthümer der Sache zur Last gelegt wird, nur durch den Beweis entweder eines Zufalls, oder höherer Gewalt oder des Verschuldens des Klägers auf Schadensersatz entkräftet werden kann; in Erw., dass die Elektrizitätsgesellschaft nicht den Beweis eines Zufalls oder höherer Gewalt erbringt; dass vielmehr aus den Prozessschriften sich ergibt, dass der Draht, durch welchen Pitavol verletzt wurde, nur desshalb herunterfallen musste, weil er schlecht befestigt war; dass nicht bewiesen wurde, der Unfall, von dem Pitavol betroffen wurde, sei einem ihm zur Last fallenden Verschulden zuzuschreiben; dass seitens der Elektrizitätsgesellschaft in Folge des Zerreissens des Drahtes eine Ueberwachung ebensowenig eingeleitet worden war als sie vorher eine solche eingerichtet hatte. . . .“

(Folgt Verurtheilung zu 5000 frcs Schadensersatz an Pitavol und Ersatz des Werthes des getödteten Ochsen.)

Nr. 61. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 4. Mai 1899.

(Pr. Eisenb.-Arch. 1900. Heft 5. S. 1231).

Eingriffe in den Luftraum eines Wegekörpers.

Der Eigenthümer des Wegekörpers darf kraft seines Eigenthums-

rechts beanspruchen, dass jeder privatrechtlich unzulässige Eingriff eines Dritten in den zu seiner Eigenthumssphäre gehörigen Luftraum unterbleibt, und darf dieses Verlangen im Wege des Civilprozesses nur Anerkennung bringen, wogegen sich der Dritte durch den Nachweis eines ihm zustehenden, das Eigenthum beschränkenden Privatrechts schützen kann. Dagegen ist die Polizeibehörde zu einer Anordnung, die sich gegen das Vorhandensein der Einrichtung eines Dritten in dem über einem öffentlichem Wege befindlichen Luftraume wendet, nur befugt, wenn dadurch polizeilich zu schützende Interessen der Allgemeinheit verletzt werden; andererseits aber findet ihr hierdurch bedingtes Einschreiten keine Schranke in dem Entgegenstehen von Privatrechten, die etwa dem Eigenthümer des Wegekörpers gegenüber erworben sind.

Nr. 62. Entsch. des Oberlandesgerichts Köln.

Vom 24. Mai 1899.

(Zeitschr. f. Deutsch. Bürg. Recht u. Franz. Civilr. Bd. 31. Heft 1. S. 73.)

Ersatzpflicht des Eisenbahnfiskus an den Gegner bezüglich des zur Deckung der baaren Auslagen von der Gerichtskasse verrechneten, von dem Gegner geleisteten Vorschusses.

Der Eisenbahnfiskus verlangt in der Beschwerde die Aufhebung des gegen ihn erlassenen Kostenfestsetzungsbeschlusses, da er mit Rücksicht auf die ihm zustehende Gebührenfreiheit nicht verpflichtet sei, dem Kläger diejenigen Gerichtskosten, die dieser über den ihm zur Last gelegten Antheil hinaus bezahlt hat, zu erstatten, es vielmehr diesem überlassen bleiben müsse, die Erstattung dieses Betrages von der Gerichtskasse zu verlangen.

Die Beschwerde ist zurückgewiesen worden aus folgenden Gründen:

„Im vorliegenden Falle handelt es sich um einen Kostenbetrag für baare Auslagen, den die Gerichtskasse auf die durch den Kläger geleisteten Vorschüsse verrechnet hat.

Das letztere entspricht der allgemeinen Verfügung des Preussischen Justizministers vom 16. April 1884, nach deren Nummer 4 auf den geleisteten Ausgabenvorschuss zunächst die baaren Auslagen und dann auch die dem Gegner der gebührenfreien Partei noch zur Last fallenden Kosten zu verrechnen sind; nur der dann noch verbleibende Ueberrest ist niederzuschlagen bezw. zurückzuzahlen.

Eine Zurückzahlung der verrechneten baaren Auslagen durch die Gerichtskasse findet also unter keinen Umständen statt.

Der Kläger hatte nun aber nach dem massgebenden Urtheil nur die Hälfte der Gerichtskosten, also auch nur die Hälfte der baaren Auslagen zu tragen.

Die andere Hälfte dieses Auslagenbetrages, welcher von der Gerichtskasse ganz verrechnet und behalten wird, muss ihm der Prozessgegner erstatten, selbst wenn dieser der Fiskus ist, dem an sich Gebührenfreiheit zusteht.

Denn einerseits darf die einer Partei bewilligte Befreiung der anderen Partei nicht zum Nachtheil gereichen, andererseits ist diese Erstattungspflicht durch den in Preussen geltenden Grundsatz, dass zwischen den einzelnen fiskalischen Kassen eine Verrechnung und Erhebung von Geldern nicht stattfindet (allgem. Verfügung des Preuss. Justizministeriums vom 28. Sept. 1880), nicht ausgeschlossen, da eine derartige Verrechnung und Erhebung von Geldern nicht eintritt".

Nr. 63. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 29. Mai 1899.

(Entsch. d. Reichsger. i. Civ. Bd. 44. S. 364.)

Welches Gericht ist zuständig für die Klage, mit welcher der auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes zur Zahlung einer Rente verurtheilte Unternehmer die Verurtheilung des Verletzten dahin fordert, dass dieser schuldig sei, sich auf die nach Massgabe des § 7 Abs. 2 jenes Gesetzes zu vermindernde Rente diejenigen Beträge anrechnen zu lassen, die für den Fall, dass die Rente ermässigt werden sollte, zuviel gezahlt worden sein würde?

„Soweit . . . die Klägerin eine Verurtheilung des Beklagten dahin begehrt hat, dass dieser sich auf die — ihrer Ansicht nach zu vermindernde — Rente dasjenige anrechnen zu lassen habe, was sie ihm auf Grund des Urtheiles im Vorprozesse seit der Klagerhebung zuviel gezahlt habe oder noch zahlen werde, ist der Rechtsstreit jetzt schon zur Entscheidung reif. Mit diesem Antrage nimmt die Klägerin das Recht für sich in Anspruch, diejenigen Beträge zurückzufordern, die sie für den Fall, dass eine Ermässigung der Rente ausgesprochen werden sollte, zuviel gezahlt haben würde. Die Klage ist aber nicht gerichtet auf Rückforderung dieser Beträge, auch nicht auf die Feststellung eines solchen Rückforderungsanspruches, sondern auf die Feststellung dessen, dass die Klägerin berechtigt sei, mit ihrem Anspruche auf Rückzahlung der zuviel gezahlten Beträge gegen die (ermässigte) Rentenforderung des Beklagten aufzurechnen. Den Schuldtitel für diese Rentenforderung bildet das im Vorprozesse ergangene Urtheil auch dann, wenn im gegenwärtigen Rechtsstreite die Rente herabgesetzt werden sollte; der von der Klägerin erhobene Feststellungsanspruch ist daher eine dem durch das Urtheil im Vorprozesse festgestellten Anspruche entgegenstehende Einwendung im Sinne von § 686 C.P.O.; es soll das Recht festgestellt werden, diesen Anspruch durch Aufrech-

nung in gewissem Umfange zur Erlöschung zu bringen. Für eine derartige Klage ist aber,

vgl. Entsch. des R.G.'s in Civils. Bd. 38. S. 428 flg.,

nach der angezogenen Vorschrift das Prozessgericht erster Instanz, also das Gericht, welches über den Anspruch, um dessen Fortdauer es sich handelt, in erster Instanz entschieden hat, ausschliesslich (§ 707 C.P.O.) zuständig, im vorliegenden Falle das Landgericht Beuthen. Auf die Revision des Beklagten musste daher die Berufung der Klägerin . . . zurückgewiesen werden".

Nr. 64. Entsch. des Belgischen Kassationshofes in Brüssel.

Vom 1. Juni 1899.

(Zeitschr. f. Deutsch. Bürg. R. u. Franz. Civilr. Bd. 31. Heft 1. S. 16.)

Schadensersatz; Grundstück; Eisenbahn. Art. 1122, 1348, 1382 C. c. Die Schadensersatzklage, welche der Eigenthümer eines Grundstücks gegen den Nachbarn wegen Beschädigungen erhebt, die seinem Grundstücke vor dessen Erwerbung zugefügt wurden und eine Preisminderung zur Folge hatten, ist unbegründet.

„In Erw., dass nach den Feststellungen des angefochtenen Urtheils:

Die Ursachen der Unannehmlichkeiten, über welche Kläger sich beschwert, notorisch in dem Zeitpunkte bestanden, in welchem dieser sein Haus in öffentlicher Versteigerung erwarb; dass Jedermann damals vorhersehen musste, dass diese Unannehmlichkeiten sich unvermeidlich durch die normale Entwickelung des Eisenbahnverkehrs erhöhen mussten; dass die in Frage stehenden Unzukömmlichkeiten, wenn sie nicht durch die Nähe des Hauptbahnhofs des Landes aufgewogen werden, das Grundstück vor dessen Verkauf minderwerthig gemacht haben und demgemäss der zu einem niedrigeren Preise erfolgte Zuschlag den Kläger schon im Voraus für den Schaden entschädigt hat, den erlitten zu haben er behauptet;

in Erw., dass das angefochtene Urtheil ausserdem jede dem Verkaufe nachgefolgte und ausserhalb der normalen Voraussicht gelegene Erschwerung als nicht erwiesen erachtet;

dass es den Schluss zieht, den einzig möglich gewesenen Verlust habe der Verkäufer durch die Werthminderung des Grundstücks im Augenblicke des Verkaufes erlitten:

in Erw., dass im Hinblick auf diese festgestellten und der Nachprüfung entzogenen Thatsachen die verschiedenen Mittel des Rekurses als unbegründet erscheinen; dass die erhobene Klage einzig und allein auf Zahlung einer Entschädigung für einen dem Kläger verursachten Schaden gerichtet ist; dass Kläger, wie auch im Grunde die Klage beschaffen sein mag, die er als Eigenthümer anstellen könnte, doch

kein Recht auf irgend eine Vergütung desshalb hat, weil er keinen Schaden erlitten hat; in Erw., dass diese Gründe den verfügenden Theil des angefochtenen Urtheils rechtfertigen und die Prüfung der Kritiken überflüssig macht, welche der Kassationsrekurs gegen einige seiner Motive, die die Feststellungen des Urtheils nicht entkräften, richtet;

in Erw., dass das angefochtene Urtheil in der Reihenfolge seiner Gedanken feststellt, dass die einzigen Schäden, deren jetziges Vorhandensein es anerkennt, schon im Augenblicke des Verkaufs entweder wirklich vorhanden oder normaler Weise vorauszusehen waren und desshalb den Kaufwerth des Grundstücks beeinträchtigen mussten; in Erw., dass diese Würdigung dem Grundsatze der Art. 1150 und 1151 C. c. fremd ist, von denen der Appellhof Brüssel im vorliegenden Falle keine Anwendung gemacht hat oder machen durfte, und dass sie die Zurückweisung des Beweiserbietens des Klägers rechtfertigt".

Nr. 65. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 13. Juni 1899.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1900. Heft 5. S. 1229.)

Voraussetzungen für die Verpflichtung der Anlieger zur Erstattung der Strassenherstellungskosten. Fluchtliniengesetz v. 2. Juli 1875. § 15.

Die Verpflichtung des Anliegers, zu den Strassenherstellungskosten gemäss § 15 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 beizutragen, hat nach dem Gesetze zwei Voraussetzungen: einmal, dass die Strasse ausgebaut ist und die Kosten, die aufgewendet sind und erstattet werden sollen, festgestellt werden können, und zweitens, dass ein Gebäude an der Strasse errichtet wird. Erst wenn beide Voraussetzungen gegeben sind, kann die Verpflichtung des Anliegers entstehen. Errichtet also ein Anlieger ein Gebäude an der Strasse, während sie noch in der Anlegung begriffen, noch nicht fertig ausgebaut ist, so kann die Verpflichtung des Anliegers keinesfalls früher entstehen, als bis der Ausbau der Strasse oder des besonderen Strassentheils, oder — sofern das Statut eine Spaltung der Kosten nach den einzelnen zur Strassenanlage gehörigen Einrichtungen vorsieht, die einzelne Einrichtung beendet ist und die Möglichkeit vorliegt, die Kosten zu berechnen. Die Verpflichtung entsteht dann also nicht schon mit der Errichtung des Gebäudes; vielmehr bestimmt sich Mass und Umfang der Verpflichtung erst nach dem späteren Zeitpunkt, in dem die beiden, gesetzlich nothwendigen Vorraussetzungen der Verpflichtung zusammentreffen.

Mit der Feststellung von Fluchtlinien auf Grund des Gesetzes vom 2. Juli 1875 ist der Beginn der Anlegung einer Strasse jedenfalls ge-

geben; doch kann er auch in anderen Umständen, z. B. darin gefunden werden, dass die Gemeindebehörden die Anlegung beschliessen und der Beschluss zur Kenntniss der Anlieger gebracht wird.

Eine statutarische Vorschrift, dass die Anliegerbeiträge nach dem Flächeninhalt der Baugrundstücke berechnet werden sollen, entbehrt der erforderlichen Bestimmtheit und ist deshalb unwirksam.

Nr. 66. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 13. Juli 1899.

(Entsch. d. O.V.G. Bd. 36. S. 286.)

Bei der mit der Anlage von Grubenbahnen im Zusammenhange stehenden Einziehung und Verlegung öffentlicher Wege ist die Mitwirkung der Bergbehörden, insbesondere die vorgängige einheitliche Prüfung des Projekts durch dieselben erforderlich. (§ 51 Kleinbahngesetz v. 28. Juli 1892.)

Nach § 196 des Allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865 steht der Bergbau unter der polizeilichen Aufsicht der Bergbehörden. Die Aufsicht erstreckt sich insbesondere auch, wie es dort heisst, auf den Schutz der Oberfläche im Interesse der persönlichen Sicherheit und des öffentlichen Verkehrs. Dass auch die Grubeneisenbahnen, und zwar sowohl diejenigen, welche den Anschluss an eine dem öffentlichen Verkehr dienende Eisenbahn vermitteln, als diejenigen, welche nur dem Transporte der Bergwerksprodukte zwischen den einzelnen Abtheilungen des Bergwerks dienen, als bergbauliche Nebenanlagen der bergpolizeilichen Aufsicht unterstehen, kann einem Zweifel nicht begegnen (vergl. Kommentar zum Allgemeinen Berggesetz von Klostermann und Fürst, 5. Aufl. S. 584). Daraus folgt, dass auch die Prüfung und Festsetzung der Bauprojekte der Grubenbahnen den Bergbehörden zusteht, und dass sie unter Berücksichtigung und zum Schutze aller der polizeilichen Interessen zu erfolgen hat, die § 196 a. a. O. betont (vergl. Anm. 14 zu § 196 des Kommentars S. 586). An diesem Rechtszustande hat auch das Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 (G.-S. S. 225) nach § 51 desselben nichts geändert.

Es kann nur hier dahingestellt bleiben, ob bezüglich der von der Festsetzung der Bergbehörde betroffenen öffentlichen Wege für ein Verfahren gemäss § 57 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 überhaupt noch Raum bleibt, oder ob es durch die polizeilichen Bestimmungen, die die Bergbehörde bei Prüfung und Genehmigung der Zechenbahnen trifft, sowie durch deren Durchführung, für die das Enteignungsverfahren gegeben ist, ausgeschlossen wird. Soviel erhellt jedenfalls, dass die Wegepolizeibehörde nicht einseitig lediglich auf Antrag des Bergwerksbesitzers und auf Grund eines von ihm vorgelegten

Projektes das Verfahren wegen Einziehung eines derartigen öffentlichen Weges gemäss § 57 a. a. O. einzuleiten hat. So lange ein solches Projekt nicht von den Bergbehörden geprüft ist, und so lange nicht feststeht, welche Stellung jene zu diesem Projekt eingenommen haben, was sie im Sinne der Vorschriften im § 196 des Berggesetzes im öffentlichen Interesse für erforderlich halten und durchführen wollen, kann nicht übersehen werden, ob und in welchem Umfange noch die rechtliche Möglichkeit und der thatsächliche Anlass vorliegt, in ein Verfahren gemäss § 57 des Zuständigkeitsgesetzes einzutreten.

Nr. 67. Entsch. des Oberlandesgerichts Zweibrücken.

Vom 5. Juli 1899.

(Zeitschr. f. Deutsch. Bürg. Recht u. Franz. Civilr. Bd. 31. Heft 2. S. 298.)

Der Eigenthümer, dessen Haftung auf Grund des Art. 1385 C. c. in Anspruch genommen worden ist, kann nicht nach § 1 des Haftpflichtgesetzes kraft eigenen Rechtes Ansprüche erheben. Die Forderungen der Verletzten kann er nur geltend machen, wenn sie ihm rechtsgeschäftlich übertragen sind.

„Wie der erste Richter mit Recht angenommen hat, ist erwiesen, dass, als das Fuhrwerk des Klägers am 12. Mai 1896 zu M. vom Bahnhofe aus dem Dorfe zufuhr, eine im Rangieren begriffene Lokomotive auf dem zunächst der Strasse gelegenen Geleise Dampf ausströmen liess, dass gleichzeitig mit der Dampfpfeife ein Pfiff abgegeben wurde, ferner, dass in Folge des hiedurch und durch die Bewegung der Maschine verursachten Geräusches die von dem Knechte des Klägers geleiteten Pferde scheu wurden, durchgingen, den Knecht zu Boden rissen und, durch das Dorf stürmend, den 12 Jahre alten Philipp R. tödtlich verletzten, auch den von dem Kläger geltend gemachten Materialschaden verursachten.

Dem ersten Richter ist auch darin beizutreten, dass die Tödtung des jungen R. und die Verletzung des Fuhrknechtes N. als bei dem Betriebe der Eisenbahn geschehen anzusehen sind, wenngleich der Schaden nicht unmittelbar durch die Maschine des Beklagten verursacht worden ist. (Reichsg. 17. Nov. 1885. Puchelt Zeitschr. 17 S. 313, Reichsgerichtsentscheidung Nr. 6/96, Jur. Wochenschr. 1896 S. 305[34]). Nicht zu billigen ist dagegen die Annahme, dass der Kläger Ersatz des ihm zugefügten Schadens auf Grund der Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes verlangen könne. Nur für den durch die Tödtung oder Verletzung eines Menschen entstehenden Schaden haftet nach § 1 des Haftpflichtgesetzes der Betriebsunternehmer, nur für die Kosten der versuchten Heilung und der Beerdigung, für den dem Getödteten während der Krankheit zugegangenen Vermögensnachtheil und für den

einem Unterhaltsberechtigten in Folge des Todesfalles entstehenden Verlust hat der Betriebsunternehmer im Falle der Tödtung aufzukommen, nur für die Heilungskosten und den dem Verletzten zugefügten Vermögensnachtheil im Falle einer Körperverletzung (§ 3), im Uebrigen ist es bei den Bestimmungen der Landesgesetze verblieben (§ 9 des Ges.).

Demgemäss kann der Kläger nicht mit der Behauptung, er sei geschädigt worden dadurch, dass seine Haftung nach Artikel 1385 C. c. zur Entstehung gekommen sei, Ersatz nach den Vorschriften des Haftpflichtgesetzes verlangen. Ein derartiger Vermögensschaden ist nicht auf Grund des Haftpflichtges. zu ersetzen (vergl. Entsch. des Reichsger. 39 S. 36, Jur. Wochenschr. 1895 S. 603[38], Eger, Haftpflichtges. (4. Aufl.) S. 289, 290, 387). Eine andere Frage ist die, ob Kläger die Haftpflichtforderungen des Jakob R. und des Georg N. geltend machen kann. Die Geltendmachung dieser Rechte erfordert den Nachweis, dass diese Forderungen auf den Kläger übergegangen sind. Einen Uebergang durch Vertrag behauptet Kläger selbst nicht, zur Darlegung eines Ueberganges kraft Gesetzes beruft er sich auf die Bestimmung in Ziffer 3 des Artikels 1251 C. c. Aber diese Vorschrift, wonach eine Subrogation vor sich geht, wenn eine Schuld durch Jemanden der, weil er mit Andern oder für Andere zu zahlen verbunden war, ein Interesse an der Tilgung hatte, ist hier nicht anwendbar, denn die Verbindlichkeit der Eisenbahngesellschaft aus § 1 des Haftpflichtges. und die Verbindlichkeit des Klägers auh Art. 1385 C. c. waren unabhängig von einander, es bestand keine zwischen der Eisenbahngesellschaft und dem Kläger gemeinschaftliche Schuld, Kläger hat, indem er Zahlungen an R. und N. leistete, nur eine Schuld getilgt und tilgen wollen, für die er allein aufzukommen hatte, eine Subrogation in die Haftpflichtforderungen ist daher durch die Zahlung nicht eingetreten (vergl. Entsch. des Reichsger. 10 S. 300, Puchelt, Zeitschr. 24 S. 72, 21 S. 197, Laurent 18 Nr. 96, 102, 103).

Hienach stellt sich der Klaganspruch, insoweit er auf die Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes gestützt werden will, als unbegründet dar. Die Klage ist aber auch, insoweit sie auf Art. 1382, 1383 C. c. gestützt wird, nicht gerechtfertigt. Zulässig erscheint es zwar, dass ein auf Grund des Art. 1385 C. c. Verurtheilter gegen Denjenigen, der den Unfall verschuldet hat oder der für die Handlung des Thäters nach Art. 1384 C. c. verantwortlich ist, Entschädigungsansprüche erhebt (Reichsg. 17. Januar 1899. Jur. Woch. 1899 S. 125[109]), allein dem Kläger ist es nicht gelungen, den Beweis zu liefern, dass durch ein Verschulden der Beklagten oder eines ihrer Angestellten der Unfall verursacht worden ist".

Nr. 68. Entsch. des Oesterr. Oberst. Gerichtshofes.
Vom 8. August 1899.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII. Nr. 72. S. 1565.)

Die Eisenbahn ist zur Tränkung auch von unbegleiteten Thiertransporten ohne Antrag des Absenders nicht verpflichtet, und zwar auch dann nicht, wenn sie von dem Rechte, Begleitung zu fordern, keinen Gebrauch gemacht hat.

Nimmt sie aber dennoch in einem solchen Falle die Tränkung vor, so haftet sie für die durch die Bewerkstelligung derselben etwa verursachten nachtheiligen Folgen.

Nicht massgebend ist dabei der Umstand, dass der Versender es verabsäumte, einen Begleiter beizugeben und selbst das Tränken der Gänse zu veranlassen, weil es sich hier, abgesehen davon, dass die Eisenbahn die Beigabe eines Begleiters nicht verlangte, nicht darum handelt, ob und welcher Schaden dadurch entstanden ist, dass die Beigabe eines Begleiters und der Antrag auf Tränkung der Gänse durch die Bahn unterlassen worden ist, sondern nur darum, ob dem Versender, beziehungsweise Kläger ein Anspruch auf Vergütung des Schadens zusteht, der aus der Handlungsweise der Bahnorgane entstanden ist, welche ein Verschulden in dem Umstande involvirt, dass in der Station Wiesa-Oberleutensdorf behufs Tränkung der Gänse Wasser mittelst Röhren auf den Wagenboden eingelassen worden ist.

Gleich belanglos ist es, wenn die Beklagte auf die Bestimmung des § 1036 a. b. G.-B. und auf die sechstägige Lieferfrist hinweist, denn das Einlassen des Wassers in die mit den Gänsen beladenen Wagen geschah bereits am 6. August, mithin in den ersten 24—30 Stunden nach der Verladung, und war das Tränken der Gänse nach dem Gutachten der thierärztlichen Sachverständigen zu dieser Zeit nicht nothwendig, weil die Gänse ohne Tränkung und Fütterung drei Tage aushalten. Es handelt sich nicht darum, ob die Gänse, wenn die Eisenbahn die ganze Lieferfrist verbraucht hätte, verendet oder gesund an dem Bestimmungsorte Riesa angekommen wären, sondern darum, ob der Schaden durch das von den Organen der Station Wiesa-Oberleutensdorf vorgenommene Einlassen des Wassers in die Wagen entstanden ist.

Hätte die Eisenbahn für den Transport die ganze, ihr zu Gebote gestandene Lieferfrist aufgebraucht, ohne etwas zur Tränkung der Gänse zu veranlassen, und wären die Gänse dabei verendet oder hätten sie sonst einen Schaden genommen, dann könnte allerdings von einer Verpflichtung der Geklagten zum Ersatze des Schadens nicht gesprochen werden; hier aber that die Eisenbahn etwas, was vom Versender nicht beantragt war; diese Handlung begreift ein Verschulden in sich, und eben darum ist auch die Geklagte ausschliesslich verantwortlich für den Schaden, welcher aus der erwähnten, ein Verschulden involvirenden Handlung entstanden ist.

Nr. 69. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 6. Oktober 1899.

(Entsch. d. Reichsger. i. Civ. Bd. 44. Nr. 77. S. 325.)

In einem nach § 30 des Preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874 erhobenen Rechtsstreite ist der Einwand des Unternehmers (Eisenbahnfiskus) unzulässig, dass er nicht entschädigungspflichtig und daher passiv nicht legitimirt sei, weil die für ihn erfolgende Enteignung nicht oder nicht wesentlich in seinem, sondern im Interesse eines Anderen (einer Gemeinde) gelegen sei.

Die Zuständigkeit der Behörden ist im Enteignungsgesetze so geordnet, dass die Verwaltungsbehörden endgültig darüber zu bestimmen haben, was enteignet werden soll, in welchem Umfange solches zu geschehen hat, und für wen und zu wessen Gunsten die Enteignung stattfinden soll. Die Gerichte sind nur berufen, unter gewissen Voraussetzungen (Antrag und vorgängige Entscheidung der Verwaltungsbehörde) über die Entschädigung zu befinden. Sie sind daher nicht zuständig, diejenigen Massnahmen, Erklärungen und Beschlüsse der Verwaltungsbehörden, welche nicht die Entschädigung, sondern unmittelbar die Entziehung oder Beschränkung von Grundeigentum oder Rechten am Grundeigentum zum Gegenstande haben, nachzuprüfen und formell oder sachlich zu ändern. Es würde nun aber eine sachliche Änderung eines solchen Beschlusses der Verwaltungsbehörde bedeuten, wenn das Gericht dem erhobenen Einwande entsprechen und den Widerbeklagten von der ihm durch die Verwaltungsbehörde auferlegten Entschädigungspflicht befreien wollte, weil die in Frage stehende Enteignung nach der Ansicht des Gerichtes nicht im Interesse des Widerbeklagten bewirkt sei. Das Gericht würde damit den Enteignungserklärungen und Beschlüssen der Verwaltungsbehörde materiell einen ganz andern Inhalt geben und eine Enteignung, die von der Verwaltungsbehörde für den Widerbeklagten und zu dessen Gunsten beschlossen und angeordnet war, der Sache und der Wirklichkeit nach zu einer Enteignung machen, die zu Gunsten einer ganz anderen Persönlichkeit stattfände. Das liegt ausserhalb der Macht und Zuständigkeit der Gerichte, die damit in das oben umschriebene, ihnen verschlossene und nur den Verwaltungsbehörden zugewiesene Gebiet eingreifen würden. Ein Einwand, der solches von den Gerichten begehrt, ist daher unzulässig.

Diese Unzulässigkeit ergiebt sich aber auch noch von einem anderen Standpunkte aus, nämlich von dem des Entschädigungsverfahrens.

Das Reichsgericht hat in einer früheren Entscheidung,

Entsch. dess. in Civils. Bd. 7 S. 225,

ausgesprochen, dass der Unternehmer die Aktivlegitimation der im Verwaltungsverfahren von der Verwaltungsbehörde als entschädigungsberechtigt Angenommenen im gerichtlichen Verfahren nicht zum Gegen-

stande der Entscheidung machen könne, weil mit dem Wegfalle des als entschädigungsberechtigt Angenommenen es an einer der für das Verwaltungsverfahren erforderlichen Voraussetzungen, die überhaupt nicht Gegenstand richterlicher Prüfung seien, fehlen würde, der Rechtsweg lediglich die Feststellungen der Regierung in Bezug auf die Entschädigung nach Massgabe der §§ 27 und 30 des Enteignungsgesetzes betreffe, und damit eine Prüfung der in dem Enteignungsbeschlusse der Regierung angenommenen Legitimation der Interessenten ausgeschlossen sei. Dieser Grundsatz muss in verstärktem Masse in Ansehung der von der Verwaltungsbehörde im Entschädigungsverfahren angenommenen Passivlegitimation der Entschädigungspflichtigen gelten. Die stillschweigenden oder ausdrücklichen Feststellungen und Annahmen der Verwaltungsbehörde bezüglich der Person des Entschädigungsberechtigten und des Entschädigungsverpflichteten bilden die Stützpunkte des verwaltungsbehördlichen Entschädigungsverfahrens. Wäre es rechtlich möglich, im nachfolgenden gerichtlichen Verfahren diese Stützen wegzuräumen, so würde damit das verwaltungsbehördliche Verfahren in sich zusammenfallen. Dem Vorbringen der Parteien im gerichtlichen Verfahren eine solche Wirkung zu leihen, ist umsomehr ausgeschlossen, als das Mass und der Umfang der Entschädigung mit der Person des Entschädigungsberechtigten und des Entschädigungspflichtigen in näherem Zusammenhange steht, wofür es genügt bezüglich des Entschädigungsberechtigten auf die Bestimmungen im § 8 Abs. 2 und § 9 Abs. 4 des Enteignungsgesetzes und bezüglich des Entschädigungspflichtigen auf den Grundsatz hinzuweisen, dass dieser nicht nur für das entzogene Eigentum Entschädigung zu leisten hat, sondern auch für die Nachteile, welche für das dem Enteigneten verbliebene Grundeigentum in ursächlichem Zusammenhange mit der Enteignung für sein, des Entschädigungspflichtigen, Unternehmen erwachsen sind. Würde es zugelassen, dass im gerichtlichen Verfahren ganz andere Personen an die Stelle derer gesetzt würden, die im Verwaltungsverfahren als die Entschädigungsberechtigten und Entschädigungspflichtigen behandelt sind, so würde auch insofern das gerichtliche Entschädigungsverfahren dem verwaltungsbehördlichen gegenüber auf eine neue Grundlage gestellt, was zweifellos der Absicht des Gesetzes widerstreiten würde.

Mit dem im Vorstehenden dargelegten Grundsatze, dass im gerichtlichen Verfahren die von der Verwaltungsbehörde angenommene Aktiv- und Passivlegitimation des Entschädigungsberechtigten und Entschädigungspflichtigen nicht angegriffen werden kann, steht es nicht in Widerspruch, dass das Reichsgericht stetig auch denjenigen Nebenberechtigten (§ 11 des Enteignungsgesetzes, Hypothekengläubiger, Mieter

u. s. w.), welche als solche bei dem verwaltungsbehördlichen Entschädigungsverfahren nicht beteiligt waren, die Beschreitung des Rechtsweges gestattet hat.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Civils. Bd. 5 S. 281, Bd. 24 S. 205, Bd. 28 S. 263.

Die Aktivlegitimation der im Verwaltungsverfahren als zur Geltendmachung der Entschädigung berechtigt angenommenen Personen wird dadurch nicht berührt, sondern bleibt bestehen.

Nr. 70. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 19. Oktober 1899.

(Pr. Eisenb.-Arch. 1900. Heft 5. S. 1230).

Strassenherstellungskosten; Kosten des Grunderwerbs. Fluchtliniengesetz v. 2. Juli 1875. § 15.

Auf Grund des § 15 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 sind die an einer neuen Strasse anbauenden Grundbesitzer auch zur Erstattung der Kosten verpflichtet, die durch den Ankauf der zu der Strassenanlage erforderlichen Grundflächen entstanden sind. Dazu ist nach der Rechtsprechung auch der Fall zu rechnen, in dem eine Gemeinde den erforderlichen Grund und Boden von ihrem eigenen Grundbesitz hergiebt.

Anders liegt die Sache, wenn die Gemeinde das Gelände zum Strassenbau unentgeltlich erwirbt, wenn sie also keinerlei Aufwendungen dafür gemacht hat. Dann darf sie von den an die Strasse anbauenden Grundbesitzern für den Grund und Boden keine Erstattung verlangen. Denn sie kann in ihren Anforderungen an die Anlieger nicht über das hinausgehen, was das Gesetz ihr zuspricht, und ist auch nicht befugt, dem entgegenstehende Bestimmungen in das Ortsstatut aufzunehmen.

Nr. 71. Entsch. des Bern. Appell.- u. Kassat.-Hofes.

Vom 2. November 1899.

(Zeitschr. des Bern. Jur.-Ver. Bd. 36. Heft 7. S. 371).

Fabrikhaftpflicht. Begriff des Unfalls; Schwerhörigkeit, verursacht durch Lärm. Beweis des Kausalzusammenhangs.

Ist nach dem Gesagten als feststehend anzusehen, dass die Schwerhörigkeit des Klägers auf die beim Zuschlagen der Platten am 28. April 1897 und durch den damit verbundenen Lärm erlittene Erschütterung des Labyrinths als Ursache zurückzuführen ist, so fragt es sich weiterhin, ob man es bei dieser Sachlage mit einem „Betriebsunfalle" im Sinne der Fabrikhaftpflichtgesetzgebung zu thun habe. Das Gesetz giebt keine Definition dieses Begriffes und ebensowenig lag es den Experten ob, eine solche zu geben, vielmehr gehört es zur Aufgabe des

Richters, gegebenenfalls sich über diesen Punkt schlüssig zu machen. In dieser Beziehung ist davon auszugehen, dass ein Betriebsunfall dann vorliegt, wenn die Schädigung der körperlichen Integrität des Betroffenen auf ein plötzliches, d. h. zeitlich bestimmbares, in einen verhältnismässig kurzen Zeitraum eingeschlossenes Ereignis zurückzuführen ist, welches in seinen (wenn auch vielleicht nur allmählich eintretenden) Folgen den Tod oder die Körperverletzung verursacht, während von einem solchen da nicht gesprochen werden kann, wo die Gesundheitsschädigung als allmähliche, normale Frage des betreffenden Gewerbebetriebes (sog. Gewerbekrankheiten), bezw. als unvermeidliche, konstitutionelle Krankheitsphase sich darstellt (s. Kaufmann, Handbuch der Unfallverletzungen, S. 20 ff.). So hat denn auch das Bundesgericht in seinem Urteile vom 3. Juni 1893 i. S. Deubelbeiss c. Unfallversicherungsgesellschaft Zürich (Amtl. Samml. XXX, S. 384 ff., Erwäg. 4 und 5) sich dahin ausgesprochen, dass der „Hitzschlag", woran der Versicherte starb, weil er während einiger Nachmittagstunden des 30. Juni 1891, eines sehr heissen Tages, bei einer Felddienstübung sich der brennenden Sonnenhitze auszusetzen hatte, als „Unfall" im Sinne der Haftpflicht- und Unfallversicherungsgesetze sich darstelle und in ähnlicher Weise subsumierte dasselbe in Bestätigung eines vom hierseitigen Gerichtshofe ausgefällten Urteils das „Erfrieren" der Füsse eines am Nachmittage des 12. Januars 1897 mit der Entfernung des Eises von den Schienen beschäftigten Bahnarbeiters unter diesen Begriff (Amtl. Samml. XXIV, 2. Teil, S. 318 ff., Erwäg. 4). Von diesem Gesichtspunkte aus kann es nicht zweifelhaft erscheinen, dass man es auch vorliegend mit einem „Betriebsunfalle" im technischen Sinne zu thun hat. Die Schwerhörigkeit des Klägers hat sich nicht etwa als allmähliche Folge seiner Beschäftigung beim Plattenzuschlagen ausgebildet, erscheint auch nicht als Entwicklungsphase eines fortschreitenden Gehörleidens, sondern ist auf ein plötzliches, will sagen zeitlich bestimmbares, in den relativ kurzen Zeitraum weniger Stunden eingeschlossenes Ereignis als Ursache zurückzuführen und somit als Folge eines Betriebsunfalles zu betrachten, so dass der Entschädigungsanspruch des Klägers principiell begründet ist".

Nr. 72. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

Vom 3. November 1899.

(Zeitschr. f. Deutsch. Bürg. Recht u. Franz. Civilr. Bd. 31. Heft 2. S. 258.)

Festsetzung der Fluchtlinie; Entschädigungsanspruch. §§ 1, 2, 7 und 14 des Preuss. Gesetzes vom 2. Juli 1875.

Die Revision bezieht sich auf ein Urtheil des Reichsgerichts, Entscheidungen Bd. 33 S. 233, worin ausgeführt wurde, dass ohne eine nach

Vorschrift des Gesetzes vom 2. Juli 1875 erfolgte Fluchtlinienfestsetzung auch ein Entschädigungsverfahren nach Massgabe der Bestimmungen dieses Gesetzes nicht stattfinden könne. Dieser Satz ist als richtig anzuerkennen. Aber in dem jenem Urtheile zu Grunde liegenden Falle hatte nach der Annahme des erkennenden Gerichts eine Fluchtlinienfestsetzung vor der Niederlegung des betreffenden Gebäudes überhaupt nicht stattgefunden. Im vorliegenden Falle hat dagegen nach der thatsächlichen Feststellung des Oberlandesgerichts eine vorherige Feststellung der Baufluchtlinie stattgefunden, und es kann sich nur fragen, ob die Formen, welche in dieser Hinsicht vom Gesetze vorgeschrieben sind, ohne Rechtsverletzung vom Oberlandesgericht als genügend beobachtet angenommen werden konnten. Was die Festsetzung der Fluchtlinie der Sache nach betrifft, so konnte kein Zweifel darüber obwalten, dass diese vor Niederlegung des alten Gebäudes und vor Errichtung des Umbaues seitens des Rechtsvorgängers der Kläger erfolgt ist. Die Festsetzung einer Baufluchtlinie für ein einzelnes Gebäude, wie sie hier stattgefunden hat, ist auch nach § 7 Abs. 2, § 2 Abs. 1 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 zulässig und die in § 7 Abs. 1 vorgeschriebene Offenlegung des Planes wird, sofern es sich um ein einzelnes Gebäude handelt, nach § 7 Abs. 2 durch eine Mittheilung an den betheiligten Grundeigenthümer ersetzt, welche stattgefunden hat. Ob die Setzung einer Ausschlussfrist, wie sie in Abs. 1 des § 7 bei Offenlegung des Planes vorgeschrieben ist, auch im Falle des Abs. 2 für erforderlich zu erachten, erscheint nach der Fassung des Gesetzes zweifelhaft; jedenfalls aber muss die Ausführung des Oberlandesgerichts, dass es im vorliegenden Falle nach Lage der Sache den Bestimmungen einer solchen Frist bei der Mittheilung an den Gesuchsteller im Sinne des Gesetzes nicht bedurfte, für zutreffend erachtet werden. Richtig ist nun allerdings, dass der Bescheid vom 30. Januar 1890, wodurch die Fluchtlinie festgesetzt wurde, nur von dem Stadtbaurath Bues unterschrieben ist, und aus dem Bescheide selbst nicht hervorgeht, dass er, wie es der § 1 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 vorschreibt, vom Gemeindevorstande im Einverständnisse mit der Gemeinde bezw. dessen Vertretung unter Zustimmung der Ortspolizeibehörde erlassen worden ist. Allein das Oberlandesgericht hat unter Bezugnahme auf die zeugeneidliche Vernehmung des Bues festgestellt, dass derselbe nach Anhörung der von der Gemeindevertretung bestellten Baukommission und im wenigstens stillschweigenden Einverständnisse mit dem Oberbürgermeister die Entscheidung getroffen hat. Diese Feststellung muss für genügend erachtet werden, um die Erfordernisse des § 1 cit., welcher eine Vorschrift über die Form, wie diese Erfordernisse zu erweisen seien, nicht

enthält, als erfüllt ansehen zu können. Vergl. Friedrichs, IV. Aufl. S. 29.

Nr. 73. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 7. November 1899.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII. Nr. 81. S. 1723).

Anträge auf Feststellung der Unrichtigkeit einer der gerichtlichen Entscheidung über die Entschädigung für Enteignungen zu Eisenbahnzwecken zugrunde gelegten thatsächlichen Voraussetzung auf Grund von Thatumständen, welche dem Expropriaten erst nach Rechtskraft des Entschädigungserkenntnisses bekannt geworden sind, und auf Zuerkennung einer Mehrentschädigung infolge der geänderten Sachlage sind an die im § 31 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, bestimmte Frist nicht gebunden.

In der Erwägung, dass die Bestimmung des § 31 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, wonach das Ansuchen um die Vornahme eines neuerlichen Augenscheines vor dem Ablaufe der für den Recurs gegen die gerichtliche Entscheidung über die Entschädigung bestimmten Frist zu stellen ist, auf den gegenwärtigen Fall, in welchem die Feststellung der Unrichtigkeit einer dem Gutachten der Sachverständigen, beziehungsweise der gerichtlichen Entscheidung über die Entschädigung zugrunde gelegten thatsächlichen Voraussetzung auf Grund von Thatumständen, welche nach eingetretener Rechtskraft des Entschädigungserkenntnisses dem Expropriaten bekannt geworden sind, und sohin eine Entscheidung über die für die zu constatirende Wirthschaftserschwerung zu leistende Mehrentschädigung begehrt wird, nicht anwendbar ist, sowie in der Erwägung, dass über diesen Anspruch in Gemässheit des § 30, alinea 1, des obbezogenen Gesetzes zu verhandeln und zu entscheiden ist, und das Betreten des ordentlichen Rechtsweges dem Enteigneten in § 30, alinea 2, l. c. ausdrücklich verwehrt wird, weshalb nach Zulass des § 16 des kais. Patentes vom 9. August 1854, R.-G.-Bl. Nr. 208, die beiden untergerichtlichen Beschlüsse als gesetzwidrig aufgehoben wurden und die neuerliche Erledigung des Ansuchens mit Abstandnahme von dem gebrauchten Rückweisungsgrunde aufzutragen war.

Nr. 74. Entsch. des Kassationshofes in Turin.

Vom 16. November 1899.

(Zeitschr. f. d. Internat. Eisenb.-Transp. VIII (1900). Nr. 9. S. 323.)

Verjährung. Die Unterbrechung der Verjährung muss nicht nothwendigerweise aus einer besonderen Handlung, sie kann auch aus dem infolge der Beschädigung des Guts aufgenommenen Thatbestandsprotokoll hervorgehen.

Zwei Firmen in Treviglio gaben auf den Stationen Capri und Reggio Emilia gemeinsam 70 Ferkel in 12 Körben an ihre Adressen in Treviglio

auf. Die Sendungen wurden nach Ankunft am Bestimmungsorte in beschädigtem Zustande vorgefunden, was kontradiktorisch von den Interessenten und dem Stationsvorstande in einem Thatbestandsprotokoll, unter Angabe der Schadensursache und des Schadensbetrages, festgestellt wurde. Nach 10 Monaten verlangten die Empfänger auf gerichtlichem Wege Vergütung ihres Schadens.

Die Eisenbahn machte die sechsmonatliche Verjährung auf Grund des Art. 146 der Tarifvorschriften geltend; der Richter wies jedoch diese Einrede zurück; in der Appellinstanz hatte die gleiche Einrede keinen besseren Erfolg. Die Eisenbahn rekurrirte alsdann an den Kassationshof; dieser verwarf jedoch das Revisionsgesuch und bestätigte die Entscheidung der Vorderrichter aus nachfolgenden Gründen:

Die Eisenbahn beruft sich unbegründeterweise auf die Bestimmungen des Art. 146 der Tarifvorschriften mit der Behauptung, dass, nachdem ein besonderer Entschädigungsantrag nicht gestellt sei, keine die Unterbrechung der Verjährung herbeiführende Handlung vorliege; denn ein solcher Antrag ist in dem Thatbestandsprotokoll enthalten, das auf Station Treviglio, wo das Gut abzuliefern war, kontradiktorisch in zwei Ausfertigungen aufgenommen und mit der Unterschrift der Empfänger und des Stationsvorstandes versehen wurde, also mit allen Erfordernissen, die in dem erwähnten Art. 146 für den für die Unterbrechung der Verjährung geforderten administrativen Akt vorgeschrieben sind.

Ein neues Gesuch war daher nach der Aufnahme des Thatbestandsprotokolls nicht erforderlich, in welchem auch die Entschädigung angegeben war, welche als Vergütung des erlittenen Nachtheils von den Empfängern gefordert werden durfte, und dies um so weniger als der Art. 146 der ersten Reklamation die Wirkung zuerkennt, die Verjährung zu unterbrechen.

Auch die zweite Einrede der Eisenbahn, dass jedenfalls die Verjährung eingetreten sei durch den Ablauf einer neuen Frist von 6 Monaten vom Tage der Aufnahme des Thatbestandsprotokolls über die Beschädigung bis zu dem der gerichtlichen Klage, ist weder mit Bezug auf die Unterbrechung noch auf die Hemmung begründet.

In dieser Hinsicht geht der Kassationshof davon aus, dass, wenn die Unterbrechung durch eine gerichtliche Klage bewirkt wird, sie so lange dauert, als die Klage nicht zurückgewiesen wird oder nicht durch Verjährung untergeht (Art. 2128 des Bürgerlichen Gesetzbuchs) und dass der gerichtlichen Klage gleichgeachtet werden muss die auf administrativem Wege eingereichte Reklamation, von der im citirten Art. 146 die Rede ist, weil es der Eisenbahn immer leicht sein würde, durch Verzögerung der Entscheidung über die Berechtigung eines solchen

Entschädigungsantrages einen Anspruch zu nichte zu machen, welchen das Gesetz offenbar zu Gunsten der Reklamanten gewähren wollte.

Nr. 75. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

1. Senat. Vom 21. November 1899.

(Entsch. d. O.V.G. Bd. 36. S. 16 ff.)

Einspruch und Klage gegen Heranziehung zu öffentlichen Abgaben.

Einspruch und Klage gegen die Heranziehung zu öffentlichen Lasten und Abgaben steht jedem offen, von dem eine Leistung, sei es mit Recht oder Unrecht, gefordert wird. Ist der Herangezogene eine juristische Person, so ist hierzu nicht nur ihr gesetzlicher oder verfassungsmässiger Vertreter, sondern auch jeder Dritte berechtigt, von dem als vermeintlichem Vertreter die Abgabe gefordert worden ist. Dies gilt insbesondere auch von der Heranziehung einer fiskalischen Station, die zu Unrecht von dem Abgabeberechtigten als die Vertreterin des Fiskus für die betreffende Angelegenheit angesehen worden ist. Die in einem solchen Falle auf Einspruch und Klage zu fällende Entscheidung darf allerdings, wenn sich die Unzuständigkeit der herangezogenen fiskalischen Station ergiebt, nicht die Verpflichtung des Fiskus zur Entrichtung der geforderten Abgabe zum Gegenstande haben, sondern nur die Heranziehung aus formellen Gründen gegenüber der Behörde, an die sie zu Unrecht ergangen ist, ausser Kraft setzen. Einer späteren Heranziehung der zuständigen fiskalischen Station steht sie nicht entgegen, da nur auf deren Einspruch und Klage über die materielle Zulässigkeit der Heranziehung des Fiskus entschieden werden könnte.

Nr. 76. Entsch. des Kassationshofes in Turin.

Vom 27. November 1899.

(Zeitschr. f. d. Internat. Eisenb.-Transp. VIII (1900) Nr. 9. S. 324).

Verjährung der Schadensersatzklage gegen die Eisenbahn wegen verspäteter Stellung von Wagen.

Eine Firma, welche bedeutende Getreidesendungen von Genua nach der Schweiz zu spediren hatte, verlangte zu diesem Zwecke bei der Eisenbahn die nöthigen Wagen, die aber nicht alle innerhalb nützlicher Frist geliefert wurden, was die Lagerung eines grossen Teils der Ware auf Barken, in Lagerhäusern und Magazinen erforderlich machte. Die Firma verlangte hierauf von der Eisenbahn Ersatz des ihr daraus entstandenen Schadens. Die Eisenbahn beantragte Abweisung der Klage wegen Ablaufs der sechsmonatlichen Verjährungsfrist seit der Ankunft des Getreides.

Diese Einrede ist erst- und zweitinstanzlich verworfen und auf die von der Eisenbahn erhobene Beschwerde hin auch vom Kassationshofe nicht geschützt worden, weil es sich nicht um die Folgen eines Frachtvertrages, sondern um Schäden handle, die von der verspäteten Lieferung der vor Abschluss des Frachtvertrages verlangten Wagen herrühren. „Der Frachtvertrag wird gemäss Art. 94 der Tarifbestimmungen erst mit der Aufgabe des Gutes und mit der Übergabe des Empfangscheins abgeschlossen. Der Schaden, für welchen Ersatz verlangt wird, rührt somit nicht von der Verletzung der Verpflichtungen her, die für die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erwachsen, sondern von der Nichterfüllung einer dem Frachtvertrage vorangehenden Obliegenheit, die diesen vorbereiten soll, indem die Eisenbahn gesetzlich verpflichtet ist, die Wagen, welche von ihr verlangt werden, zu stellen und später die Transportverträge, die bei ihr beantragt werden, anzunehmen". Der Kläger habe sich auch nicht über die Weigerung der Eisenbahn, den Frachtvertrag einzugehen, und nicht wegen Übertretung oder Nichterfüllung desselben, sondern darüber beklagt, dass die Eisenbahn die ihr insbesondere im Art. 2 der Tarifbestimmungen auferlegte Verpflichtung zur rechtzeitigen Wagenstellung nicht erfüllt habe; es handle sich also nicht um eine Vertragsklage, sondern um ein aquilisches Verschulden, bezüglich dessen nicht die im Art. 146 der Tarifbestimmungen vorgesehenen, sondern die nach gemeinem Recht geltenden Bestimmungen über die Verjährung Anwendung zu finden haben.

Nr. 77. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

2. Senat. Vom 1. Dezember 1899.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1900. Heft 5. S. 1228.)

Gebühren für die Benutzung von Gemeindeanstalten. Kommunalabgabengesetz vom 14. Juli 1893. §§ 4, 7.

Das Kommunalabgabengesetz verlangt, dass die für die Benutzung einer Gemeindeanstalt, z. B. einer städtischen Wasserleitung, zu entrichtenden Gebühren allen Benutzern gleichmässig, nach Verhältniss des Umfanges der Benutzung, auferlegt werden. Eine Gebührenordnung, die gewisse Benutzer, sei es ausdrücklich, sei es dadurch freilässt, dass sie bei ihnen rechtlich unhaltbare Sätze festsetzt, ist gesetzwidrig.

Vereinbarungen über die Höhe öffentlich-rechtlicher Gebühren im Sinne der §§ 4 und 7 des Kommunalabgabengesetzes sind ausgeschlossen.

Der Inhaber einer Dienstwohnung kann die Zahlung eines von ihm verlangten Wasserzinses daraufhin, dass die Unterhaltungspflicht einem Dritten obliege, nicht ablehnen.

Nr. 78. Entsch. des Appell.-Gerichts von Paris.

Vom 9. Dezember 1899.

(Gazette du Palais. 1900. Nr. 37.)

Verweigerung der Annahme des Gutes. Verzögerte Rücksendung desselben an den Absender.

Gegen das unter der vorstehenden Überschrift in Bd. XIV S. 259 behandelte Urteil des Handelsgerichts in Paris ist von beiden Parteien appelliert worden; vom Kläger, der mit der ihm zugesprochenen Entschädigung nicht zufrieden war, und von der beklagten Eisenbahn, welche jede Entschädigungspflicht in Abrede stellte.

Das Appellationsgericht hat der Eisenbahn Recht gegeben und den Kläger mit seinem Anspruch gänzlich abgewiesen, indem es davon ausging, dass die Ursache der Verzögerung in der Rücksendung des Gutes erwiesenermassen ausschliesslich bei der italienischen Zollverwaltung lag, bei welcher dasselbe hatte deponiert werden müssen, und die es, obschon die infolge der Verfügung des Absenders erforderlichen Mitteilungen ihr von der Eisenbahn ohne Verzug übermittelt worden waren, erst am 7. Januar 1897 an die Eisenbahn zurückgab, welche das Gut innerhalb der reglementarischen Lieferfrist wieder nach Paris transportierte, und für den beim Zollamte erwachsenen Verzug nicht verantwortlich gemacht werden kann, da laut § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen der Lauf der Lieferfrist für die Dauer der zollamtlichen Behandlung ruht.

Vom Gericht wurde ferner hervorgehoben, dass auch im Falle einer der Eisenbahn zur Last fallenden Verspätung diese, wenn ihr nicht Arglist oder grobe Fahrlässigkeit nachzuweisen war, höchstens zu einer dem Betrage der Fracht gleichkommenden Vergütung verhalten werden könnte, da der Kläger keine Interessedeklaration gemacht hatte und die blosse Bezeichnung des Guts im Frachtbrief als Saisonware jene nicht ersetzen könne.

Nr. 79. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 13. Dezember 1899.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII. Nr. 114. S. 2246.)

I. Für die Bahnverwaltung besteht keine Verpflichtung, die Befolgung des Verbotes des Betretens der Bahngeleise seitens der Reisenden durch das Bahnaufsichtspersonal besonders überwachen zu lassen.

II. Wenn demnach ein Reisender entgegen der Vorschrift des § 16 des Eisenbahn-Betriebsreglements das zu befahrende Bahngeleise betritt, so trifft diesen allein das Verschulden an dem hiedurch verursachten Unfalle.

Diese letztere, allgemein kundgemachte, daher für Jedermann geltende Vorschrift war auch für den Kläger umsomehr bindend, als ja

einem in vollem Verstandsgebrauche stehenden erwachsenen Menschen, wie es der Kläger ist, die mit dem Betreten des von dem erwarteten Eisenbahnzuge zu befahrenden Geleises verbundenen eminenten Gefahren für das Leben und die körperliche Sicherheit ohneweiters einleuchten mussten, weshalb er die Folgen seiner Unvorsichtigkeit nur sich selbst zuzuschreiben hat.

Eine Verpflichtung, die Befolgung des das Betreten der Geleise seitens der Reisenden betreffenden Verbotes durch das Bahnaufsichtspersonal noch besonders überwachen zu lassen, besteht für die Eisenbahn-Verwaltung im Allgemeinen nicht und bestand auch keineswegs in diesem speciellen Falle.

Wenn eine solche Verpflichtung von den beiden unteren Instanzen aus einzelnen Bestimmungen der Instruction für den Verkehrsdienst abgeleitet werden will, so muss dem entgegengehalten werden, dass die bezüglichen Bestimmungen der erwähnten Instruction ihrem ganzen Inhalte nach lediglich die Sicherung des ankommenden Eisenbahnzuges zum Gegenstande haben, diese Vorschriften daher auf den in Rede stehenden Vorfall keine Anwendung finden.

Jedoch auch speciell im vorliegenden Falle lag für die Eisenbahn-Verwaltung eine besondere Veranlassung, behufs genauerer Befolgung des mehrgedachten Verbotes seitens des Publicums ausserordentliche Massregeln zu treffen und eine grössere Anzahl des Aufsichtspersonales aufzubieten, nicht vor. Geht ja doch aus den erstrichterlichen Feststellungen, bezw. aus den Zeugenaussagen, denen zufolge beim Einfahren des Zuges in die Station 150—200 Personen auf dem Perron standen, ohne dass dieser voll war, klar hervor, dass am Tage des Unglücksfalles der Verkehr keineswegs ein ausserordentlicher war, sich vielmehr in normaler Weise abwickelte, daher die Eisenbahn-Verwaltung überhaupt nicht in die Lage kam, mit Rücksicht auf den besonders gesteigerten Verkehr eine grössere Anzahl des Stationsaufsichtspersonales in den Dienst zu stellen. Es kann also im speciellen Falle der Eisenbahn-Verwaltung ein Verschulden in der Richtung einer Unterlassung der Sicherung der Reisenden am Bahnhofe, demnach auch an dem dem Kläger zugestossenen Unfalle, nicht zugerechnet werden.

Nr. 80. Entsch. des Berner Appell.- u. Kassationshofes.
Vom 15. Dezember 1899.

(Zeitschr. d. Bern. Jur.-Ver. Bd. 36. Heft 8. S. 439.)

Fabrikhaftpflicht. Zum Begriff des Betriebsunfalls.

Die Beklagte anerkennt, dass sie den Fabrikhaftpflichtgesetzen unterstellt sei, dagegen bestreitet sie einmal, dass man es vorliegend

mit einem „Betriebsunfalle“ zu thun habe, und behauptet sodann weiterhin, der betr. Unfall sei auf das eigene Verschulden des Rufer als Ursache zurückzuführen.

Was zunächst den ersten Punkt betrifft, so gehen Parteien darüber einig, dass Rufer bei der Rückfahrt des Kohlenwagens von der Station Zollikofen nach Reichenbach noch die Mechanik zu bedienen gehabt hätte. Diese Transportverrichtung fiel zweifellos unter den Begriff einer mit dem Betriebe der Brauerei im Zusammenhange stehenden Hülfsarbeit im Sinne von Art. 4 des B.-G. vom 26. April 1887 betr. die Ausdehnung der Haftpflicht u. s. w. Nun ereignete sich der Unfall allerdings beim Gang des Rufer über die Geleise, allein dieser Gang erfolgte eben zu einem dienstlichen Zwecke, denn Rufer wollte die Geleise gerade deshalb überschreiten, um den von Liechti auf der Fahrstrasse geführten Kohlenwagen behufs Bedienung der Mechanik noch rechtzeitig einholen zu können. Das mit besonderer Gefahr verbundene Betreten der Geleiseanlagen und der dadurch bedingte Unfall des Rufer standen also mit den ihm obliegenden Dienstverrichtungen jedenfalls in einem mittelbaren Zusammenhange und dies genügt zur Qualifizierung des betr. Unfalles als eines „Betriebsunfalles“.

Nr. 81. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 29. Dezember 1899[1]).

(Entsch. d. Reichsger. i. Civils. Bd. 45. S. 253).

Die Bestimmung im § 10 Abs. 1 des Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874 ist von Amtswegen zu berücksichtigen. Die Verwendung eines Grundstücks zum Torfstich bildet eine Benutzungsart desselben.

Der § 10 Abs. 1 a. a. O. enthält, sofern die bisherige Benutzungsart in Berücksichtigung gezogen wird, eine objektive Schranke für die Festsetzung der Höhe der Entschädigung, deren Beobachtung, wenngleich sie zu Gunsten des Unternehmers gezogen ist, keineswegs von dessen Antrage abhängig ist, sondern grundsätzlich von Amtswegen zu geschehen hat. Der klare Wortlaut der Bestimmung („die bisherige Benutzungsart kann bei der Abschätzung nur bis zu demjenigen Geldbetrage Berücksichtigung finden“ u. s. w.) lässt hierüber keinen Zweifel. Auch die bei Eger, Enteignung Bd. 1 S. 257 flg. mitgeteilte Entstehungsgeschichte weist hierauf hin. Dementsprehend hat sich bereits früher das Reichsgericht geäussert, und zwar in einem Urteile des III. Civil-Senats vom 17. Mai 1881 (Rep. III. 23/80) in folgenden Sätzen:

---

[1]) Weitere Ausführung der Bd. XVII S. 47 dieser Zeitschrift mitgetheilten Entscheidung.

Was zunächst die klägerische, auf Verletzung des § 10 Abs. 1 des Enteignungsgesetzes gestützte Nichtigkeitsbeschwerde betrifft, so kann allerdings der in den Entscheidungsgründen des Berufungsrichters aufgestellten Ansicht nicht beigetreten werden, dass jene Gesetzesvorschrift im gegenwärtigen Falle um deswillen keine Anwendung leide, „weil die Kläger selbst angeben, dass in Höchst eine Gelegenheit zur Erwerbung eines anderen in gleicher Weise und mit gleichem Erfolge zu benutzenden Grundstückes sich nicht vorfände“. Diese einseitige Angabe einer Partei kann für sich allein nicht entscheidend sein. Die Frage der Anwendbarkeit des § 10 Abs. 1 a. a. O. ist vielmehr von den Schätzern nach ihrer Kenntnis der Sachverhältnisse zu beantworten, und sie kann bejahend oder verneinend von ihnen beantwortet werden, gleichviel ob der Expropriierte die fragliche Gelegenheit zugiebt oder nicht. Allerdings macht die einseitige Behauptung des Expropriierten, dass ihm die Gelegenheit zur Erwerbung eines gleich benutzbaren Grundstückes fehle, die Verweisung auf den § 10 Abs. 1 noch nicht überflüssig; wenn aber auch der Expropiant, zu dessen Gunsten die Vorschrift getroffen ist, deren thatsächliche Anwendbarkeit verneint und gegen ihre Beziehung protestiert, so kann dem Richter deshalb, weil er unter diesen besonderen Umständen die faktischen Erfordernisse der fraglichen Vorschrift als vorliegend nicht erachtet und dementsprechend den Hinweis auf dieselbe in die Instruktion der Sachverständigen nicht aufgenommen hat, ein Verstoss gegen Rechtsgrundsätze des Enteignungsgesetzes nicht vorgeworfen werden.

Es hiesse nun allerdings zu weit gehen, wenn man das Verlangen stellen wollte, dass der Richter schlechthin in jedem Falle, wenn die bisherige Benutzungsart zur Grundlage der Abschätzung genommen wird, eine Feststellung darüber treffen müsste, ob der Bestimmung des § 10 Abs. 1 Genüge geschehen sei, beziehungsweise dass der Richter die Sachverständigen in jedem Falle hierüber hören müsste; die Gestaltung der Sachlage des einzelnen Falles wird hierbei zu berücksichtigen sein. Im allgemeinen aber wird es dem Richter obliegen, die Sachverständigen für den Fall, dass sie ihre Schätzung auf die bisherige Benutzungsart gründen sollten, auf die Bestimmung des § 10 Abs. 1 aufmerksam zu machen, und darüber eine Aeusserung von ihnen zu erfordern, ob dessen Voraussetzungen vorliegen oder nicht.

Von einer Beweislast des Unternehmers in dieser Beziehung kann keine Rede sein; dagegen wird es, worauf Eger a. a. O. S. 269 zutreffend hindeutet, in seinem eigenen Interesse liegen, wenn er dem Richter, beziehungsweise den Sachverständigen mit solchen thatsäch-

lichen Angaben zur Hand geht, die eine Feststellung bezüglich dieses Punktes erleichtern.

Im gegenwärtigen Falle hat der Beklagte alles gethan, was von seiner Seite zur Geltendmachung des § 10 Abs. 1 zu thun war, indem er die oben mitgeteilten Behauptungen aufstellte. Er hatte dadurch dem Richter genügend Anregung und Anlass gegeben, dieser Frage näher zu treten und die Sachverständigen hierüber zu hören. Es ist daher rechtsirrig, wenn der Berufungsrichter eine Untersuchung dieses Punktes deshalb nicht für erforderlich erachtet, weil die Sachverständigen sich bisher hierüber nicht erklärt haben. Das gleiche gilt von dem Argument, dass der Beklagte unterlassen habe, bestimmte Personen namhaft zu machen, die willens seien, an den Kläger eine gleichwertige Wiese zu veräussern. Wollte man ein solches Erfordernis für die Anwendung des § 10 Abs. 1 aufstellen, so würde dessen Bestimmung in überaus zahlreichen Fällen illusorisch sein, da es wohl nicht gerade häufig vorkommen wird, dass gerade zur Zeit der Enteignung bestimmte Verkaufslustige vorhanden sind. Man muss für genügend halten, wenn sich feststellen lässt, dass allgemein Ankäufe solcher gleichwertigen Grundstücke sich unschwer abschliessen lassen.

Auch die weitere Voraussetzung, dass das Ersatzgrundstück so gelegen sein müsse, dass es im Zusammenhang mit den den Klägern verbleibenden Torfwiesen zum Torfstechen benutzt werden könne, findet keinen Anhalt in dem vorliegenden Streitstoff. Freilich wird für die Annahme eines gleichwertigen Ersatzgrundstückes in der Regel eine ähnliche Lage von Wesentlichkeit sein; aber dies bezieht sich zunächst doch nur auf die Lage zu dem Wirtschaftshofe des Enteigneten, beziehungsweise auf den Ort, von wo er seinen Betrieb ausübt. Warum es aber nötig sein soll, dass das Ersatzgrundstück in Zusammenhang mit den übrigen Torfwiesen der Kläger ausgebeutet werde, ist hier bisher nicht ersichtlich; es mag sein, dass solches durch besondere Umstände begründet sein könnte; von diesen erhellt aber bis jetzt nichts.

Wenn der Berufungsrichter etwa annehmen wollte, — was der Anfang seiner Entscheidungsgründe anzudeuten scheint, bei der Erörterung des in Frage stehenden Vorbringens des Beklagten, von ihm aber nicht geltend gemacht ist, — dass es sich hier überhaupt nicht um die bisherige Benutzungsart des enteigneten Grundstückes im Sinne des § 10 Abs. 1, sondern um dessen Benutzungsfähigkeit handle, so würde auch dies unrichtig sein.

Vgl. Eger a. a. O. S. 267,

Es steht hier ein Torfgrundstück in Frage, also ein Grundstück, das eine bestimmte Menge verwertbarer Substanz enthält, die sich so lang-

sam wieder erzeugt, dass von dem Neuanwuchs des Torfes ganz abgesehen werden muss, und lediglich das jetzt vorhandene erschöpfbare Quantum zu berücksichtigen ist. Es war dieses Grundstück bisher zur Ausbeutung des Torfes benutzt worden; das war seine Benutzungsart; und diese Benutzungsart wird auch der Abschätzung der Sachverständigen zu Grunde gelegt. Worin sie eine Abweichung von der bisherigen Benutzung bei ihrer Abschätzung eintreten lassen, das ist der Grad der Schnelligkeit, mit welchem dieses Torflager ausgebeutet werden soll. Die Kläger hatten den Betrieb in der Weise gestaltet, dass sie etwa in 10 Jahren das Grundstück bis zu so vollständiger Erschöpfung ausgenutzt hätten, dass ein zu nichts mehr, auch nicht zu Rimpan'scher Moordammkultur, verwendbares Grundstück übrig geblieben wäre. Die Schätzer nehmen an, dass der Betrieb so umfangreich ausgestaltet werden könne, dass jenes Ergebnis bereits in 5 Jahren eintrete. Dadurch wird die bisherige Benutzungsart, die im Torfstechen besteht, nicht geändert; diese bleibt dieselbe; ebensowenig wird dadurch eine andere Benutzungsfähigkeit zur Grundlage genommen. Fähig ist das Grundstück, soweit es als Torfgrundstück überhaupt verwertet werden soll, zur Benutzung, d. h. zur Ausbeutung in beiden Fällen gleichmässig nur in den Grenzen der darin vorhandenen in einigen Jahren erschöpfbaren Menge Torf. Ob die Zahl dieser Jahre 5 oder 10 beträgt, hat mit seiner Benutzungsfähigkeit nichts zu thun. Der § 10 Abs. 1 ist also unmittelbar anwendbar.

Nr. 82. Entsch. des Handelsgerichts Wien.

Vom 29. Dezember 1899.

(Zeitschr. f. d. Internat. Eisenb.-Transp. VIII (1900). Nr. 8. S. 284.)

Gerichtliche Geltendmachung eines Anspruchs an die Eisenbahn nach vorheriger, unerledigt gebliebener Reklamation.

Mit einer Rekursentscheidung des Handelsgerichts Wien vom 29. Dezember 1899 wurde ausgesprochen, dass eine Reklamation (wegen Verlustes, Minderung u. s. w.) nicht als Mahnung im Sinne des § 1334 a. b. G. B., sondern als aussergerichtliche Geltendmachung eines Anspruchs aufzufassen ist, dass daher die Eisenbahn nicht kostenpflichtig ist, wenn der Reklamant vor Erledigung der Reklamation mit Erfolg Klage führt. Dem steht nach der Begründung der Entscheidung auch der Umstand nicht entgegen, dass die Zustellung der Reklamationserledigung an den Kläger längere Zeit sich verzögert hat und dass infolgedessen die Gefahr einer Klageverjährung eintreten konnte, weil der Kläger rechtzeitig die Erledigung bei der beklagten Eisenbahn, allenfalls unter Einräumung einer entsprechenden Frist bei sonstiger Klageein-

bringung, betreiben oder den Verzicht auf die Einrede der Verjährung als Bedingung des weiteren Zuwartens stellen kann.

Nr. 83. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Civil-Senat. Vom 30. Dezember 1899.

(D. Jur.-Zeitg. V (1900). Nr. 13. S. 304. Ziff. 11.)

Haftung der Aufsichtsrats-Mitglieder von Genossenschaften und Aktiengesellschaften gegenüber Dritten wegen Vernachlässigung ihrer Pflichten.

Die Aufsichtsräte haften wegen Vernachlässigung ihrer Aufsichts- und Kontrollpflichten an sich nur der Genossenschaft und Aktiengesellschaft kontraktlich, nicht aber in jedem Fall auch ausserkontraktlich einem Dritten, einem Genossen oder Aktionär. Ein solches zum Schadensersatz verpflichtendes ausserkontraktliches Verschulden setzt noch weiter eine Rechtspflicht dem Dritten gegenüber voraus, die durch ein schuldhaftes fahrlässiges Verhalten verletzt wird. Ein solches Verhalten kann darin nicht gefunden werden, dass die alljährlich im Gesellschaftsorgan statutengemäss veröffentlichten und der Generalversammlung vorgelegten, der wirklichen Geschäftslage nicht entsprechenden Berichte für Dritte der Bestimmungsgrund zum Eintritt in die Gesellschaft wurden, und dass die Unrichtigkeit jener Berichte zum Teil durch fahrlässiges Vernachlässigen ihrer Aufsichtspflichten durch die bekl. Mitglieder der Aufsichtsorgane ermöglicht wurde. Denn ein arglistiges Verhalten oder grobes Verschulden der Bekl. liegt nicht vor. Ein solches wäre aber zur Begründung einer Verantwortlichkeit gegenüber Dritten ähnlich erforderlich, wie bei der Haftung der Emissionshäuser für unrichtige Prospekte oder bei Haftung für erbetenen Rat ohne ausdrückliches oder aus den Umständen zu entnehmendes, stillschweigendes Garantieverversprechen.

Nr. 84. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien.

Vom 2. Januar 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII. Nr. 73. S. 1581).

Bei Frachterstattungen nach Zusatzbestimmung XVII des österr.-ungar. Tarif-Theiles I zu § 51 Betr.-Regl. (nachträgliche Anwendung einer billigeren Abfertigung) besteht kein Anspruch auf Verzinsung [1]).

Nach Zusatzbestimmung XVII zu § 51 Betr.-Regl. ist dem gestellten Begehren um nachträgliche Anwendung einer billigeren als der

---

[1]) Bezüglich der reinen Frachtberichtigungs-Ansprüche nach § 61 Betr.-Regl. ist der gleiche Grundsatz bereits mit der Entscheidung des bestandenen k. k. Bagatellgerichtes für Handelssachen in Wien vom 23. Dezember 1893 ausgesprochen und in folgender Weise motivirt:

von der Bahn gewählten Abfertigung unter gewissen Voraussetzungen stattzugeben. Daraus geht hervor, dass erstens an sich ein Anspruch der Partei nicht von vorneherein besteht, wenn die von der Bahn gewählte Abfertigung richtig ist, dass zweitens die Partei erst ein Begehren stellen muss, dass drittens die Bahn das Vorhandensein der Voraussetzungen der Zusatzbestimmung XVII zu prüfen hat, dass ein Anspruch der Partei erst dann besteht, wenn durch die Prüfung seitens der Bahn das Vorhandensein der Vorraussetzungen dieser Zusatzbestimmung constatirt ist. Vorliegend wurde der Anspruch der Partei erst am 20. November 1899 als der erwähnten Zusatzbestimmung entsprechend erkannt und berichtigt. Es war daher die Bahn mit der Zahlung des der Klagsfirma zukommenden Betrages nicht im Rückstande und ist demgemäss nicht verpflichtet, Zinsen zu vergüten. Auf eine solche billigere Abfertigung hat aber die Partei gemäss Zusatzbestimmung XVII zu § 51 Betr.-Regl. nur dann Anspruch, wenn das Gut ohne Weg- und Abfertigungsvorschrift zur Aufgabe gelangt ist. Diese Vorraussetzung trifft hier nicht zu, indem die Partei den einzuhaltenden Transportweg vorgeschrieben hat Wenn nun die Bahn offenbar in Berücksichtigung des Umstandes, dass diese Wegvorschrift bedeutungslos ist, weil ein anderer Transportweg nach den Instradirungsvorschriften ohnehin nicht gewählt werden würde, trotzdem dem gestellten Begehren um nachträgliche Anwendung einer billigeren Abfertigung stattgegeben hat, so wurde damit der Billigkeit Rechnung getragen, ohne dass der Partei ein Anspruch auf die sich ergebende Differenz zwischen den beiden Frachtberechnungen zugestanden wäre. Unter diesen Umständen kann durchaus nicht von einer Verzögerung in der Erfüllung einer Verpflichtung die Rede sein, und demgemäss kann auch die Klagsfirma eine Vergütung von Zinsen nicht beanspruchen.

---

1. Verordne der § 61, Abs. 4. des Betriebs-Reglements vom 1. Jänner 1893, welches im vorliegenden Falle massgebend sei, ausdrücklich nur die Rückerstattung des zu viel erhobenen Betrages, nicht aber den Ersatz von Zinsen.

2. Sei der Anspruch des Klägers kein Schadenersatzanspruch, sondern nur die Rückforderung einer geleisteten Nichtschuld. Es seien infolgedessen die §§ 1431 und 1437 des allg. bürgl. Gesetzbuches anzuwenden, und gehören demgemäss der geklagten Bahn als redlicher Besitzerin im Sinne des § 330 a. b. G.-B. die Nutzungen des fraglichen Capitals.

3. Sei der eingeklagte Betrag zur Zeit der Einmahnung noch nicht fällig gewesen, vielmehr der Zeitpunkt der Fälligkeit erst nach Verrechnung oder Liquidirung seitens der betheiligten Bahnen eingetreten, sohin auch aus diesem Grunde das Klagebegehren unberechtigt.

Nr. 85. Entsch. des Oberlandesgerichts Colmar.

1. Civil-Senat. Vom 5. Januar 1900.

(Jurist. Zeitschr. f. Els.-Lothr. Jahrg. 25. Heft 5/6. S. 207.)

Haftpflichtgesetz. — Art. 1382, 1383 u. 1384 Abs. 1 C. c. — 1. Das Haftpflichtgesetz ist anwendbar, wenn die eigenthümliche Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebs den Unfall beeinflusst hat. — 2. Der die Obhut Ausübende wird nach Art. 1384 Abs. 1 Code civil nur dann haftbar, wenn ihn wegen der Verletzung durch die in Obhut befindliche Sache ein Verschulden trifft, oder wenn ein ursächlicher Zusammenhang zwischen der Verletzung und seiner Handlungsthätigkeit besteht. — 3. Bahneinrichtungen auf öffentlicher Strasse müssen so getroffen werden, dass sie von Kindern nicht zum Spiel benutzt werden oder dass sie sich daran nicht beschädigen können.

Eine Drehscheibe, welche auf einem an einem öffentlichen Ort befindlichen Bahngeleise angebracht war, wurde von spielenden Kindern durch die leicht aushängbaren Einfallklinken in drehende Bewegung gesetzt, und hierbei gerieth ein zuschauendes Kind mit dem einen Bein zwischen die Geleisenden, welche dessen Fleisch in der Art abquetschten, dass das Bein oberhalb des Kniees abgenommen werden musste. Namens desselben klagte dessen Vater gegen den Banunternehmer B., der auf Grund eines mit der Bahnverwaltung abgeschlossenen Miethsvertrages das Geleis und die Drehscheibe mitbenutzte, und gegen die Bahnverwaltung auf Entschädigung. Das Oberlandesgericht nahm mit dem Landgericht St. an, dass die Klage gegen B. unbegründet sei, erklärte aber abweichend von demselben den Anspruch gegen die Bahnverwaltung dem Grunde nach für gerechtfertigt.

Aus den Gründen.

Der Erstrichter hat mit Recht das Haftpflichtgesetz untergebens für nicht anwendbar erklärt. Denn wenn nach diesem auch einerseits die Haftpflicht nicht auf Verletzungen beschränkt ist, welche durch die bei der Beförderung auf der Eisenbahn selbst thätigen Naturkräfte verursacht sind, sondern auch bei jenen Verletzungen eintritt, welche nur mittelbar durch die Wirkungen der Handhabung und Ausführung des Eisenbahnbetriebes hervorgerufen werden, so setzt dieselbe doch andererseits voraus, dass die eigenthümliche Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes die Ursache des Unfalles beeinflusst hat. R. O. H. E. XXIII. S. 1, R. E. I 52 vgl. Endemann, Haftpflichtgesetz S. 35; Eger, Haftpflichtgesetz, IV. Auflage S. 5. Diese Voraussetzung ist aber hier, wie der Erstrichter zutreffend des Näheren ausgeführt hat, nicht gegeben.

Was nun den Beklagten Br. anlangt, so wäre dieser, selbst bei Annahme, dass trotz der vorerwähnten Verhältnisse immerhin noch die Drehscheibe sich in seiner Verwahrung und Obhut befunden habe, dennoch nicht nach Artikel 1384 Abs. 1 Code civil haftbar, da auch in

diesem Fall weder ein Verschulden desselben noch ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Unfall und seiner Handlungsthätigkeit beständen (R. E. XXII. Seite 382 ff., vgl. auch R. E. VII Seite 289, vorletzter Absatz; Zachariä-Crome § 416, Anm. 5 Seite 767, § 418 S. 775), und ist daher vom Erstrichter die Klage gegen Br. mit Recht abgewiesen worden.

Was aber die Klage gegen die Eisenbahnverwaltung betrifft, so kann der Entscheidung des Erstrichters nicht beigetreten werden. Nach den Aussagen der Zeugen E. und B. ist Willy H. an der Drehscheibe dadurch verunglückt, dass er, als dieselbe durch spielende Kinder in Bewegung gesetzt wurde, zu Fall kam und sein rechtes Bein zwischen die Geleisenden gepresst und dadurch abgequetscht wurde. Nach dem Ergebniss der Ortsbesichtigung und dem Gutachten des Sachverständigen wäre der Unfall aber unmöglich gewesen, wenn die Drehscheibe, wie dies jetzt der Fall ist, mit Bohlen belegt und mit einem Holzrahmen eingefasst gewesen wäre, da alsdann das Bein von den Geleisenden nicht hätte erfasst werden können, oder wenn wenigstens die Einfallklinken gegen unbefugte Aushebung genügend gesichert gewesen wären. Eben deshalb trifft auch die Eisenbahnverwaltung die Verantwortlichkeit und die Haftung für den dem Willy H. erwachsenen Schaden. Zwar ist es richtig, dass der Unfall sich auch dann nicht zugetragen hätte, wenn die Drehscheibe von den spielenden Kindern nicht in Bewegung gesetzt worden wäre. Allein die Drehscheibe befindet sich auf öffentlicher Strasse und an einem Ort, der vielfach von Kindern als Spielplatz benutzt wird, und war es deshalb unschwer vorzusehen, dass Kinder die Gelegenheit, die unverwahrten Einfallklinken auszuheben und die Drehscheibe zum Spiel in Bewegung zu setzen, benützen würden, und dass dabei — in Anbetracht des sonstigen Zustandes der Drehscheibe — ein Unglück, wie das in Rede stehende, geschehen könne. Kinder müssen aber vor den Folgen ihrer Unerfahrenheit und mangelnden Einsicht sowie ihrer ihnen nicht als Schuld anzurechnenden Handlungsweise jedenfalls insoweit geschützt werden, als nicht auf öffentlicher Strasse gefährliche Vorrichtungen ohne den nöthigen Abschluss getroffen werden dürfen, und eben deshalb musste die Eisenbahnverwaltung, wenn sie auch von der Verletzung des 13jährigen X. (eines anderen Knaben) nichts vorher gehört haben sollte, die Drehscheibe sammt den Einfallklinken in einen derartigen Zustand bringen, dass Kinder nicht damit spielen und sich dabei an der Drehscheibe beschädigen konnten.

Da sie dieser aus Art. 1382 und 1383 sowie aus Art. 1384 Abs. 1 Code civil sich ergebenden Pflicht nicht nachgekommen ist, muss sie für den hierdurch dem Willy H. entstandenen Schaden für haftbar und

des letzteren Antrag zufolge sein Entschädigungsanspruch gegen dieselbe durch Zwischenurtheil dem Grunde nach als gerechtfertigt erklärt werden.

Nr. 86. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 9. Januar 1900.

(Seuffert's Arch. Bd. 55. Heft III. S. 354.)

Die einzelnen Mitglieder einer zur Vertretung der juristischen Person berufenen collegialen Behörde sind in deren Processen nicht zeugnissfähig.

Aus dem Begriff des Zeugen als eines von der Partei verschiedenen Dritten in Verbindung mit der Vorschrift in § 473 CPO. (435 alter Fassung), wonach für eine processfähige Partei deren gesetzlicher Vertreter die im Prozess vorkommenden Parteieide zu leisten hat, ergiebt sich die in Literatur und Rechtsprechung feststehende Rechtsregel, dass der gesetzliche Vertreter einer Partei ebensowenig als Zeuge vernommen werden darf wie die Partei selbst; es ist unzulässig, dass dieselbe Person betreffs derselben Thatsache, über welche ihr ein Parteieid zu- oder zurückgeschoben werden kann, zugleich auch als Zeuge vernommen wird. Hat eine Partei mehrere gesetzliche Vertreter, so darf keiner derselben als Zeuge vernommen werden, wie sich ohne Weiteres aus §§ 472—475 (434—436) CPO. ergiebt. Steht die gesetzliche Vertretung einer Partei nicht mehreren Personen, von denen jede für sich mit voller Vertretungsmacht ausgestattet ist, sondern einem aus mehreren Personen bestehenden Organ derart zu, dass dieselben nur gemeinsam handeln können, wie beim Vorstand einer eingetragenen Genossenschaft (§ 25 des Genossensch.-Ges.) oder einer Aktiengesellschaft nach der gesetzlichen Regel des § 232 HGB., so lässt sich streng genommen von einer Mehrheit von Vertretern nicht reden, sondern nur von einer aus mehreren Personen bestehenden einheitlichen Vertretung. Es ist aber zweifellos, dass § 474 (436) CPO. sich auch auf diesen Fall bezieht, denn die gegentheilige Meinung würde zu dem unannehmbaren Ergebnisse führen, dass gar kein Mitglied des Vertretungsorgans zur Leistung der Parteieide berufen, eine hiezu verpflichtete Person überhaupt nicht vorhanden wäre. Das Gleiche muss in dem Fall gelten, dass der Staat oder eine sonstige juristische Person des öffentlichen Rechts (z. B. eine Gemeinde) durch eine collegial organisirte Behörde im Processe vertreten wird. Auch in diesem Fall ist die Vertretung eine einheitliche, nur die Behörde als solche, das Collegium, die Gesammtheit der Mitglieder als rechtliche Einheit gedacht, nicht aber das einzelne Mitglied und auch nicht der Vorsitzende der Behörde ist gesetzlicher Vertreter. Gleichwohl müssen i. S. des § 474 (436) CPO. alle Collegialmitglieder als gesetz-

liche Vertreter der Partei behandelt werden, denn jedes Mitglied kann in die Lage kommen, einen Parteieid zu leisten.

Nr. 87. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.
4. Senat. Vom 22. Januar 1900.

(Pr. Eisenb.-Arch. 1900. Heft 5. S. 1230.)

Rechte und Pflichten des Eigenthümers eines öffentlichen Weges am Wegekörper. Reinigung und Beleuchtung öffentlicher Wege.

Der Eigenthümer der Grundfläche, die zum öffentlichen Wege gewidmet ist, ist in seinen Eigenthumsrechten nur insoweit beschränkt, als aus dieser Widmung folgt, also soweit die Beschränkungen durch den Zweck des Weges, dem öffentlichen Verkehre zu dienen und durch die Anforderungen des öffentlichen Verkehrs bedingt sind. Jeden weiteren Eingriff kann der Eigenthümer als eine unberechtigte Verletzung seines Privatrechts zurückweisen.

Daraus folgt indessen nicht, dass jede über den Rahmen der Wegebaupflicht hinausgehende Einwirkung auf den Wegekörper unberechtigt ist. So gehört die polizeiliche Reinigung öffentlicher Wege und Strassen nicht zur Wegebaupflicht, weil sie nicht bloss der Erhaltung der Wege und Strassen für Verkehrszwecke, sondern noch anderen öffentlichen Interessen, insbesondere der Gesundheitspflege, dient. Da sie jedoch gleichzeitig auch die Bedürfnisse des Verkehrs auf dem öffentlichen Wege befriedigt, so muss der Eigenthümer der Wegefläche die aus der polizeilichen Reinigung folgenden Einwirkungen auf den Weg dulden. — Nicht anders steht es mit der Beleuchtung der Strassen und Wege. Sie fällt der Regel nach gleichfalls nicht unter die Wegebaupflicht, weil auch ihre Bedeutung über die Interessen des öffentlichen Verkehrs auf dem Wege hinausgreift. Aber unzweifelhaft dient auch die Beleuchtung gleichzeitig den Verkehrsinteressen. Sie steht also in so inniger Beziehung zu den Zwecken, für die der öffentliche Weg bestimmt ist, dass der Eigenthümer des Wegekörpers auch alle die Einwirkungen auf den letzteren zu dulden verpflichtet ist, die sich aus der Anlage einer Wegebeleuchtung ergeben, also Aufstellen von Laternen, Legen von Gasröhren, Einrichtung für die elektrische Beleuchtung wie Legen von Kabeln im Wege, Ziehen von Drähten durch die Luftsäule über dem Wege.

Nr. 88. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes.
Vom 25. Januar 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII. Nr. 61. S. 1379.)

I. Die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung, gestörte Communicationen anderweitig vollkommen wieder herzustellen, ist nicht etwa auf den Fall der ersten Her-

stellung der Eisenbahn eingeschränkt; die Eisenbahnunternehmung bleibt auch in der Folge — „nach jedesmaliger Anordnung der Behörden" — verpflichtet, durch ihre Veranlassungen gestörte Communicationen vollkommen wieder herzustellen, das ist einen solchen Zustand herbeizuführen, dass der Verkehr auf den durch den Eisenbahnbau in Mitleidenschaft gezogenen öffentlichen Wegen, Brücken, Stegen, sich ungestört und klaglos vollziehen könne.

2. Als durch einen Eisenbahnbau in Mitleidenschaft gezogen, können unter Umständen auch ausserhalb des örtlichen Bereiches der Bauführung die Bahn kreuzende Communicationen erscheinen.

Es verfügt der § 10, lit. c, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes, dass wenn durch den Bau der Eisenbahn öffentliche Wege, Brücken, Stege oder sonstige Communicationsmittel ganz oder zum Theile gestört oder unfahrbar gemacht werden, die Eisenbahnunternehmung verpflichtet ist, nach jedesmaliger Anordnung der Behörden die gestörte Communication anderweitig vollkommen wieder herzustellen.

Aus diesem Wortlaute des Gesetzes ergibt sich zunächst, dass die Verpflichtung der Eisenbahn, gestörte Communicationen anderweitig vollkommen wieder herzustellen, nicht etwa auf den Fall der ersten Herstellung der Eisenbahn eingeschränkt ist, dass vielmehr die Eisenbahnunternehmungen auch in der Folge — „nach jedesmaliger Anordnung der Behörden" — verpflichtet bleiben, durch ihre Veranlassungen gestörte Communicationen vollkommen wieder herzustellen; das ist einen solchen Zustand herbeizuführen, dass der Verkehr auf den durch den Eisenbahnbau in Mitleidenschaft gezogenen öffentlichen Wegen, Brücken, Stegen sich ungestört und klaglos vollziehen könne.

Dass nun durch die Herstellung eines dritten, eventuell vierten Geleises die durch den Bahnkörper occupirten obbezeichneten öffentlichen Communicationen weiteren neuen Störungen ausgesetzt werden, unterliegt wohl keinem Zweifel, und es wird auch die Möglichkeit einer solchen weiteren Störung eigentlich zugegeben, da nach den Ausführungen der Gegenschrift der Commune Wien vorbehalten bleiben soll, „in dem Falle, dass eventuelle zukünftige Aenderungen in den Bahnbetriebsverhältnissen, insbesondere eine thatsächlich eintretende wesentliche Steigerung der Verkehrsdichtigkeit auf der Bahn ein wirklich nachweisbares Bedürfniss nach Ersatzherstellungen für die in Rede stehenden Communicationen hervorbringen würden", ihre Begehren zu wiederholen.

Mit dieser Feststellung ist aber auch die in der Entscheidung negirte Anwendbarkeit des § 10, lit. c, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausser Frage gestellt und dargethan, dass die angefochtene Entscheidung des Ministeriums auf einer unzutreffenden Rechtsanschauung beruht.

Nr. 89. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 26. Januar 1900.

(Jur. Wochenschr. 1900. Nr. 21/23. S. 198. Ziff. 37.)

§§ 8, 10 Abs. 2 Preuss. Enteign. Ges. vom 11. Juni 1874. Ist der Kaufpreis für ein zu enteignendes Grundstück nach dem erst durch die neue Anlage erwarteten Werthe derselben bemessen worden, so kann dieser Kaufpreis der Enteignungsentschädigung nicht zu Grunde gelegt werden.

Es liegt nämlich vor, dass die Werthsberechnung, welche sich in dem mit F. vereinbarten Kaufpreise darstellt, eine solche ist, welche dem abgetretenen Grundstück erst in Folge der Anlage, derentwegen die Enteignung erfolgte, nämlich der Herstellung der Eisenbahn Geestemünde—Cuxhaven, zukommen sollte. Denn, wie der B. R., indem er die Zurückweisung des fraglichen Kaufgeschäfts als Verkaufsbeispiel begründet, feststellt, hat F. den Kaufvertrag nur abgeschlossen und blos um deswillen für vortheilhaft erachtet, weil damals die später in Folge der Abänderung der Trace der Eisenbahn aufgegebene Absicht bestand, dem Grundstück gegenüber, auf der andern Seite der Chaussee, einen Bahnhof zu errichten, wodurch sich das Grundstück als für die Errichtung einer Wirtschaft auf demselben geeignet darstellte. Diesemnach muss die Anwendung des § 10 Abs. 2 des Enteignungsgesetzes für angezeigt erachtet werden, wonach Werthserhöhungen, welche das abzutretende Grundstück in Folge der neuen Anlage erhält, bei der Bemessung der Entschädigung nicht in Anschlag zu bringen sind. Nach Wortlaut und Sinn dieser Bestimmung muss dieselbe auch vorliegend zur Anwendung kommen, wenn auch der fragliche, durch den Betrieb der Eisenbahn erhoffte Vortheil unmittelbar dem Abkäufer F., dem Kl. nur in Gestalt des hohen Kaufpreises zugefallen sein würde, wenn auch ferner in Folge der gedachten Aenderung des Projekts die Anlage dem Grundstück im Falle der Nichtenteignung desselben die erwartete Werthserhöhung nicht zugeführt haben würde.

Nr. 90. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes.

Vom 26. Januar 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII. Nr. 49. S. 1189.)

Rechte und Pflichten der Lokal- und Kleinbahnunternehmungen. (Lokalbahngesetz vom 31. Dezember 1894. R.G.Bl. Nr. 2 ex 1895.)

1. Bei der Ertheilung einer Local- oder Kleinbahn-Concession müssen die im Art. V. des Localbahngesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, normirten finanziellen Begünstigungen gewährt werden; die die Concession ertheilende Behörde hat auszusprechen, ob die Voraussetzungen dieses Artikels vorhanden sind, und die Steuerbehörden sind an diesen Ausspruch gebunden.

2. Die durch diesen Artikel begründeten Steuer- und Gebührenbefreiungen sind persönlicher Natur; sie sind demnach der Person des Concessionärs, welcher mit dem Unternehmer identisch sein muss, mit Bezug auf eine bestimmte Kleinbahn einzuräumen; sie gehen zwar auf einen neuen Concessionär, an den die ursprüngliche Concession mit Bewilligung der Staatsverwaltung übertragen wird, über, nicht aber auf eine von dem Concessionär verschiedene Unternehmung, welche vertragsmässig den Bau und Betrieb oder sonstige Leistungen für das Bahnunternehmen übernimmt.

3. Der Anspruch der Eisenbahnunternehmungen auf Gewährung des Expropriationsrechtes ist verzichtbar.

Nr. 91. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 29. Januar 1900.

(Jur. Wochenschr. 1900. Nr. 21/23. S. 188. Ziff. 19.)

§ 1 Reichshaftpflichtgesetz. Auch wenn weder Konkurrenzbetrieb noch gemeinschaftlicher Betrieb auf derselben Strecke vorliegt, können für einen bei der Kreuzung zweier Bahnen eingetretenen Unfall beide Unternehmer haftpflichtig werden, wenn derselbe in Folge des gleichzeitigen Betriebes eingetreten, auf das thatsächliche Zusammenwirken beider Betriebe als Ursache zurückzuführen und diese beiderseits durch die eigenthümliche Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebs beeinflusst ist.

Der Vorderrichter hat ohne Rechtsirrthum die Voraussetzung der gesetzlichen Haftung aus § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871, dass der Unfall sich „bei dem Betrieb einer Eisenbahn“ ereignet hat, als gegenüber den beiden Bekl. zutreffend angenommen. Die körperliche Verletzung des Kl. steht zweifellos in dem von dem Gesetz unterstellten Zusammenhang sowohl mit dem Betriebe der städtischen Hafenbahn, als demjenigen der elektrischen Strassenbahn. Der Kl. ist als Fahrgast der Strassenbahn auf einer von dieser auszuführenden Fahrt zu Schaden gekommen und zwar dadurch, dass der Motorwagen, auf welchem er sich befand, auf das Schienengeleis der Hafenbahn in dem Augenblick eingedrungen war, als ein Güterzug der letzteren Bahn gegen die Kreuzung heranfuhr; hierbei ist der Kl. durch den Anprall des Bahnzuges an den Motorwagen auf die Geleise der Hafenbahn geschleudert und demnächst von dem Hafenbahnzug überfahren worden. Allerdings handelt es sich hier nicht um einen „Konkurrenzbetrieb“ mehrerer Bahnen (Entsch. des R.O.H.G. Bd. 9 S. 142 ff.) oder um einen gemeinschaftlichen Betrieb auf derselben Strecke; — eine gewisse Gemeinschaftlichkeit besteht vorliegend nur hinsichtlich der Benutzung der Wegefläche auf der Kreuzungsstelle für die beiderseitigen Bahnkörper oder Fahrbahnen. — Allein darauf kommt es hier nicht an. Entscheidend ist, dass der Unfall im Gefolge des gleichzeitigen Betriebes

der einen und der anderen Bahn eingetreten und auf das thatsächliche Zusammenwirken der beiden Betriebe als die Ursache zurückzuführen ist, welche Ursache beiderseits durch die eigenthümliche Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes beeinflusst wurde. Unzutreffend ist der Einwand der beklagten Stadtgemeinde, der Thatbestand, wonach der elektrische Motorwagen die geschlossene Barriere der Hafenbahn gewaltsam durchbrochen habe und womit zugleich die Voraussetzungen der §§ 315, 316 des Strafgesetzbuches sowie des § 26 des Pr. A. L. R. Thl. I Tit. 6 erfüllt seien, stelle sich nicht als Betriebsergebniss der beklagten Hafenbahn dar, sondern als ein äusserer gewaltsamer Eingriff in deren sich ordnungsmässig vollziehenden, durch die Schranke abgeschlossenen Betrieb. Für die Frage, ob der Unfall bei dem Betrieb (auch) der städtischen Eisenbahn stattgefunden habe, kommt nur in Betracht, dass der Unfall zufolge der Wirksamkeit eigenthümlich gefährlicher Betriebsmittel dieser Bahn herbeigeführt wurde, wogegen der Umstand, dass im konkreten Fall jene Wirkung durch den, sei es auch schuldhaft widerrechtlichen Eingriff seitens eines Dritten — hier der anderen Bahn — ausgelöst wurde, nur für den Einwand der höheren Gewalt erheblich werden könnte. Gegen die aus dem Bahnbetrieb als solchem entspringende Rechtsfolge der gesetzlichen Haftpflicht konnte die zeitweilige Abschliessung des Betriebsraumes der Hafenbahn nicht in dem Sinne Schutz gewähren, dass sie hierdurch die Möglichkeit eines Betriebsunfalls von ihrem Gebiet ausgeschlossen hätte. Ein eigenes Verschulden des Verletzten steht nicht in Frage. Dagegen macht jede der Bekl. geltend, dass auf ihrer Seite höhere Gewalt vorliege und dass der Unfall wesentlich durch Verschulden der Mitbekl. herbeigeführt worden sei. Die beklagte Stadtgemeinde wirft der beklagten Strassenbahn vor, diese habe die bestehenden Polizeigesetze vernachlässigt, insbesondere eine Verordnung des Regierungspräsidenten vom 30. Oktober 1894 nicht befolgt, wonach die Motorführer die Eisenbahnübergänge nicht eher überschreiten dürfen, als bis das Zeichen hiezu vom Bahnwärter gegeben ist, habe vielmehr für ihre Wagenführer bestimmt, dass an dem hier fraglichen Uebergang („Weidenweg") nicht zu halten sei; der Führer des Motorwagens zur Zeit des Unfalls habe unter fahrlässiger Nichtbeachtung der geschlossenen Schranke diese durchbrochen. Die Strassenbahngesellschaft ihrerseits beschuldigt die andere Bekl. der Verabsäumung zureichender Sicherheitsmassregeln: sie habe unterlassen, an der betreffenden Kreuzungsstelle einen Bahnwärter so, dass dieser das vorgeschriebene Zeichen geben konnte, zu postiren; die Schranke sei zu wenig widerstandsfähig, zu nahe den Schienen angebracht, die Beleuchtung sei mangelhaft gewesen, der Zug der Hafen-

bahn hätte von der Maschine gezogen, nicht geschoben werden müssen. Ausserdem führt diese Bekl. als mitwirkende ungünstige Zufälle trübes, nebliges Wetter, Nässe und Glätte der Schienen an. Der damalige Führer des Motorwagens ist im Strafverfahren von der Anklage der fahrlässigen Körperverletzung beziehungsweise Transportgefährdung rechtskräftig freigesprochen. Ein schuldhaftes Handeln oder Unterlassen auf Seiten der einen oder der anderen Eisenbahn — an sich für die Frage der Haftpflicht rechtlich nicht erheblich und nur für eine etwa im Verhältniss der beiden Bahnen unter sich bestehenden Regresspflicht von Bedeutung — könnte nun immerhin, wie den Revisionen zuzugeben ist, möglicherweise für die zweite Bekl. den Einwand der höheren Gewalt begründen. Diese würde jedoch den Nachweis voraussetzen, dass es dem Betriebsunternehmer der einen Bahn auch bei Anwendung der grössten Vorsicht, bei Vorkehrung aller denkbaren Sicherungsmassregeln, welche vernünftiger Weise dem Eisenbahnunternehmer zugemuthet werden können, nicht möglich war, die Handlung des anderen abzuwehren oder ihren schädlichen Folgen vorzubeugen. Und es kommt hiebei zugleich in Betracht, dass solche Unfälle nicht als unabwendbare Zufälle für die Eisenbahn gelten, welche lediglich in der gefährdenden Natur des Unternehmens selbst oder in einer von dem Eisenbahnunternehmer selbst geschaffenen gefährlichen Lage ihren Grund haben.

Nr. 92. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 30. Januar 1900.

§§ 8, 9, 30. Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874. Die Enteignungsentschädigung ist eine einheitliche und darf in ihren einzelnen Posten auch zu Gunsten desjenigen, der nicht den Rechtsweg beschritten hat, geändert werden, sofern nicht der Gesammtbetrag zu Ungunsten des klagenden Theils vermindert wird. Die Übernahme des Ganzen im Falle des § 9 zu verlangen, ist ein Recht, nicht eine Pflicht des Expropriaten. — Grundsätze und Verfahren bezüglich der Übernahmeforderung.

Was die sachliche Seite der Klage anlangt, so muss diese, soweit sie Aufhebung der der Bekl. zugesprochenen Befugniss auf Uebernahme des Restes der Parzelle 1071/69 begehrt, in Uebereinstimmung mit den Vorinstanzen für gerechtfertigt erachtet werden. Die Annahme des Bezirksausschusses, dass dem Unternehmer in den Fällen des § 9, insbesondere in dem des Abs. 3 (theilweise Enteignung eines Gebäudes) nicht nur auf Verlangen des Expropriaten die Pflicht zur Uebernahme des Restgrundstücks obliege, sondern auch das Recht hiezu zustehe, ist rechtsirrig. Der Wortlaut des § 9 ist so klar und deutlich („der Eigenthümer kann verlangen"), dass dieser schon allein ausreicht, um

keinen Zweifel an der Richtigkeit der Ansicht zu lassen, dass der Unternehmer kein derartiges Recht, sondern nur eine Verpflichtung zur Uebernahme des Restgrundstücks habe. Bestätigt wird diese Auffassung durch die auch schon von der I. Instanz in Bezug genommene, bei Eger Enteignung Thl. I S. 219 ff. mitgetheilte Entstehungsgeschichte des § 9, die besondere Bestimmung in Abs. 3 des § 9 (Bei Gebänden, welche theilweise in Anspruch genommen werden, umfasst diese Pflicht jedenfalls das ganze Gebände) bedeutet, dass schon lediglich die theilweise Inanspruchnahme eines Gebäudes ohne die weitere Voraussetzung des Abs. 1 das Verlangen der Uebernahme des ganzen Gebäudes begründet. Nur in Bezug auf das sonstige Areal, das mit dem Gebäude in Verbindung steht, muss im Fall des Verlangens seiner Uebernahme das weitere Erforderniss des Abs. 1 erfüllt sein. (Eger a. a. O. S. 221). Was nun aber im Uebrigen die gegenwärtige Sach- und Rechtslage angeht, so kann deren Beurtheilung durch den B.R. nicht getheilt werden. Zunächst erscheint seine Annahme nicht richtig, dass nachdem der vorbezeichnete, in dem Beschluss des Bezirksausschusses enthaltene Faktor der Entschädigung im Rechtswege beseitigt ist, nunmehr auf Antrag der Parteien ein neues weiteres ergänzendes Entschädigungsfestsetzungsverfahren vor der Verwaltungsbehörde statthaben könnte. Dieses Verfahren ist, soweit darin nicht Vorbehalte gemacht sind, mit dem Erlasse des Feststellungsbeschlusses für die zu enteignenden Flächen endgiltig erledigt und der Rechtsweg steht den Betheiligten eben zu dem Zwecke offen, alle etwaigen Mängel und Fehler bei der Festsetzung der Entschädigung, insbesondere auch Unvollständigkeiten, zur Geltung zu bringen und ihre Abstellung herbeizuführen. Die Feststellung der Entschädigung liegt nunmehr nach allen Richtungen hin in der Hand der Gerichte. Ferner kann es nicht gebilligt werden, dass der B.R. deshalb, weil die Parteien es abgelehnt haben, andere als die vorliegenden Anträge zu stellen, sich für gebunden erachtet hat, so wie geschehen, zu erkennen, und dass er geglaubt hat, es fehle ihm die Möglichkeit, bei diesen Anträgen die Dinge, wie sie durch den unrichtigen Beschluss des Bezirksausschusses gestaltet worden sind, in eine richtige Lage zu bringen. Es kommt hier der vom R.G. stets (vergl. Entsch. Bd. 2 S. 243, Bd. 14 S. 268, Juristische Wochenschrift 1888 S. 352 Nr. 35, 1898 S. 489 Nr. 42) festgehaltene Grundsatz in Betracht, dass die Enteignungsentschädigung eine einheitliche ist, dass, wie sie sich auch zusammensetzt, sie den ungetrennten Preis für die Enteignung darstellt und daher, soweit nicht etwa bindende Vereinbarungen der Parteien über einzelne Posten vorliegen (Juristische Wochenschrift 1889 S. 465 Nr. 6, 1898 a. a. O.) die einzelnen Ansätze

auch zu Gunsten desjenigen, der nicht den Rechtsweg beschritten hat, geändert werden können, sofern nur dadurch dasjenige, was der klagenden Partei im Verwaltungsverfahren zugesprochen worden ist, in seinem Gesammtergebniss nicht zu deren Ungunsten herabgemindert wird. Im gegenwärtigen Falle ist die der Kl. zugesprochene Entschädigung mit der Verpflichtung belastet worden, dass sie sich die Uebernahme des Restes der Parzelle 1071/69 gegen ihren Willen durch den Bekl. gefallen zu lassen habe. Diese Verpflichtung bildet einen Bestandtheil der Entschädigung. Die Klage geht auf Erhöhung der Entschädigung in Gestalt der Beseitigung dieser Last. Der Richter ist dadurch, da bindende Abmachungen bezüglich der Entschädigung nicht vorliegen, mit der Feststellung der Entschädigung überhaupt befasst, allerdings in der oben angegebenen Beschränkung, nämlich in der Beschränkung, dass er der Kl. wohl mehr, aber nicht weniger zusprechen darf, als was sich als Resultat ergiebt, wenn man von der der Kl. zugesprochenen Gesammtsumme den Werth der ihr auferlegten Last in Abzug bringt. Der Beschluss des Bezirksausschusses ist, da er von der Bekl. nicht angefochten ist, insoweit gegen diese und zu Gunsten der Kl. rechtskräftig geworden. Der Werth der gedachten Last wird, wenn die Feststellung jener Grenze erforderlich werden sollte, — was keineswegs unbedingt nothwendig ist, und zwar namentlich dann nicht, wenn der B.R. die der Kl. vom Bezirksausschusse zugebilligten Beträge auch ohne Rücksicht auf die fragliche Last, für angemessen erachten sollte — vom B.R. festzustellen sein, wobei die Möglichkeit nicht ausgeschlossen ist, dass jener Werth entgegen der jetzigen Meinung der Kl. nur gering bemessen wird, sodass der Betrag dessen, was der Kl. nach Inhalt des Beschlusses des Bezirksausschusses im Gesammtergebnisse zufallen sollte, nicht wesentlich von der ihr zugesprochenen Gesammtsumme von 14761 Mark abweichen würde. Dass der B.R. in dieser Weise auch über den von der Kl. nicht angegriffenen Theil der Entschädigung befindet, geht nicht über den Klagantrag hinaus; da dies in der rechtlichen, wenn auch von der Kl. nicht gewollten, Tragweite ihres Antrages liegt, durch den sie die eine untrennbare Einheit darstellende Entschädigung, wenn auch nur in einem einzelnen negativen Faktor angreift. Noch weniger kann davon die Rede sein, dass dies Verfahren dem lediglich auf Klagabweisung lautenden Antrag der Bekl. nicht entspreche, da in jenem Antrage der Bekl. der Ausdruck einer den Richter bindenden, auf Einigung der Parteien ruhenden Willenserklärung, es solle der übrige Theil der Entschädigung von dem gerichtlichen Verfahren unberührt bleiben, nicht gefunden werden kann und im Uebrigen die Prüfung der Frage, ob das allerdings nicht ausdrücklich ausgesprochene

Verlangen der Kl., dass die ihr zugesprochenen Summen ihr auch bei Beseitigung der in Rede stehenden Verpflichtung in vollem Umfange verbleiben sollen, gerechtfertigt sei, im Interesse der Bekl. gelegen ist, und daher nicht aus dem Rahmen des von ihr gestellten Klagabweisungsantrages heraus fällt. Es kann hienach unerörtert bleiben, ob es bei der Natur des Klagantrages für das angegebene Verfahren des Richters überhaupt auf die Anträge der Bekl. ankäme, sofern diese nur nicht eine Anerkennung des Klagverlangens enthalten. Für die weitere Behandlung der Sache sind folgende Punkte in Berücksichtigung zu ziehen. Der B.R. sagt in seinen Gründen, die Kl. habe „Uebernahme“ des Gebäudes ausschliesslich des nicht von der Fluchtlinie betroffenen Areals verlangt, und er meint, dieses Verlangen entspräche allerdings nicht dem § 9 Abs. 3 des Enteignungsgesetzes, es hätte aber eben deswegen unabhängig von dem § 9 die Entschädigung nach der allgemeinen Regel des § 7 ermittelt werden müssen. Letzteres ist richtig, es fragt sich aber, ob Kl., wenn auch vielleicht nicht mit zutreffendem Ausdrucke etwas verlangt, was vielleicht richtig sein kann. Nach dem Vorbringen der Bekl. hat nämlich die Kl. nicht „Uebernahme“ des Hauses, sondern „Entschädigung für die ganzen Gebäude, Wohnhaus und Stall“, gefordert. Da sie den Grund und Boden behalten will, offenbar zu dem Zwecke, um ihn eventuell wieder zu bebauen, so erscheint die Annahme ausgeschlossen, dass sie der Bekl. eine Superficies hätte einräumen wollen; denn dadurch würde sie sich ja der Verfügung über den Grund und Boden begeben. Der Inhalt des Beschlusses des Bezirksausschusses ergiebt hierüber nichts und der B.R. theilt aus den ihm vorgelegten Akten des Bezirksausschusses nur mit, dass die Kl. erklärt habe, sie sei mit der Taxe einverstanden, wolle aber die hinter der abgeschnittenen Fläche liegende Parzelle behalten. Die Lage der Dinge weist daher auf eine andere Auffassung hin. Wenn die Kl. den nicht in die erweiterte Gneisenaustrasse fallenden Theil der Hausparzelle 1071/39 behalten will, so stellt sich die Sache so, dass Kl. einheitlich zu entschädigen ist (§ 8), 1. dafür, dass ihr der in die Gneisenaustrasse fallende Theil der genannten Parzelle mit der darauf stehenden Hälfte ihres Hauses enteignet wird, 2. für den Minderwerth, den ihr Restgrundstück dadurch erleidet, dass darauf nur noch ein halbes Haus steht. Die Frage ist also: wie ist die Kl. dafür zu entschädigen, dass ihr ein halbes Haus genommen wird und nur ein halbes bleibt. Letzteres kann nach höchster Wahrscheinlichkeit als solches nicht weiter bestehen; es wird, um es so auszudrücken, eine Ruine bilden und daher niederzureissen sein, falls nicht die Möglichkeit vorhanden ist, es als Theil eines dahinter zu erbauenden neuen Hauses zu verwenden.

Unter diesen Umständen mag die Kl. die Auffassung hegen, sie sei so zu entschädigen, als wenn ihr das ganze Gebäude genommen sei, eine Auffassung, die vielleicht mit gewissen Einschränkungen nicht unrichtig sein könnte. Darüber wird der B.R. zu befinden haben, falls das von der Kl. gestellte Verlangen in jenem Sinne zu verstehen ist.

Nr. 93. Entsch. des Kammergerichts in Berlin.

Vom 1. Februar 1900.

(D. Jur.-Zeitg. Jahrgang V. (1900). Nr. 17/18. S. 397. Ziff. 36.)

Polizeistunde in Bahnhofsrestaurationen.

Das KG. hat bereits früher ausgesprochen, dass Polizeiverordnungen, welche die Polizeistunde festsetzen, auch für Bahnhofsrestaurationen insoweit Gültigkeit haben, als das daselbst verkehrende, nichtreisende Publikum in Betracht kommt. „Diese Auffassung steht weder mit § 14 des Eisenbahnbetriebsreglements v. 29. April 1878 noch mit § 66 des Bahnpolizeiregl. v. 30. Nov. 1885, noch endlich, worauf sich die Revision speziell beruft, mit der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands v. 5. Juli 1892, von der die §§ 70, 71 hier in Betracht kommen, in Widerspruch. Denn die Amtsthätigkeit der Bahnpolizeibeamten erstreckt sich auf die Bahn und ihre Anlagen nur insoweit, „als solches zur Handhabung der für den Eisenbahnbetrieb geltenden Polizeiverordnungen erforderlich ist“ (§ 70 BetriebsO.), schliesst also jedenfalls die Wirksamkeit polizeilicher Anordnungen der Regierung oder der Polizeibehörden in Angelegenheiten, die jenes Gebiet nicht berühren, durchaus nicht aus“.

Nr. 94. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 2. Februar 1900.

(Jur. Wochenschr. 1900. Nr. 21/23. S. 200. Ziff. 40.)

§ 2. Preuss. Stempelgesetz v. 6. Juni 1884. Geht aus dem Vertrage über Verdingung eines Baus die Absicht der Kontrahenten deutlich hervor, die Preisangaben über bewegliche Gegenstände und auszuführende Arbeit gemäss Satz 2 zu trennen, so tritt die Folge des Satzes 3 — Verwendung des Lieferungsstempels nach dem bedungenen Gesammtpreise — auch dann nicht ein, wenn die gemachten Angaben sich als unrichtig erweisen.

Der vom B.G. getroffenen Feststellung, dass durch die in § 11 des Vertrages vom 27. Februar 1896 vorgenommene Vertheilung des Gesammtpreises auf die beweglichen Gegenstände und die Arbeitsleistungen die Vertragschliessenden die Vorschrift des § 2 Abs. 2 Satz 2 des Gesetzes vom 6. Juni 1884 erfüllen wollten und erfüllt haben, liegt eine Gesetzesverletzung nicht zu Grunde. Dass dieser Vorschrift nur durch einen genauen Anschluss an die Worte des Gesetzestextes genügt

werden könnte, stellt das Gesetz nicht auf; dasselbe ist erfüllt, wenn die Vertragschliessenden den Willen haben, anzugeben, wieviel von dem bedungenen Gesammtpreise einerseits als Preis der beweglichen Gegenstände in dem Zustande, in welchem sie mit dem Grund und Boden in dauernde Verbindung gebracht werden sollen, und wieviel anderseits auf die „alsdann noch“, d. h. nach Herstellung dieses Zustandes auszuführenden Arbeiten fällt, und die im Vertrage gebrauchten Worte diesen Willen wiedergeben. Die Annahme, dass jener Wille bei den Vertragsschliessenden vorhanden war, konnte ohne Rechtsirrthum daraus gefolgert werden, dass es denselben darauf ankommen musste, die nachtheilige Folge zu vermeiden, welche Satz 3 des § 2 Abs. 2 mit der Nichtbeachtung jener Vorschrift verknüpft, und dass sie sich in der Fassung genau an die in der Dienstanweisung für die Bauinspektoren der Hochbauverwaltung vom Minister der öffentlichen Arbeiten vorgeschriebene Formel anschlossen. Dass aber diese Fassung des § 11, wenn sie auch mit den Worten des Gesetzes nicht genau übereinstimmt, doch den Sinn desselben wiedergiebt, ist ebenfalls ohne ersichtlichen Rechtsirrthum festgestellt. Es kann keinem begründetem Bedenken unterliegen, dass das Wort „Materialien“ hier gleichbedeutend ist mit „beweglichen Gegenständen“ und das Wort „Werth“ mit „Preis“, sowie dass mit den im letzten Absatze des § 11 gebrauchten Worten „die auf der Baustelle auszuführenden Arbeiten“ nur Arbeiten bezeichnet sind, welche erst bei oder nach der Einfügung der Materialien in den Boden ausgeführt werden; letzteres insbesondere ergiebt sich daraus, dass im vorhergehenden Absatze der Preis der Materialien in demjenigen Zustande angegeben ist, in welchem sie mit dem Grund und Boden in dauernde Verbindung gebracht werden sollen, also derjenige Preis, den sie infolge der bis dahin an ihnen ausgeführten Arbeiten haben, und dass, wenn man zu diesem Preise von 160000 Mark den im letzten Absatze des § 11 angegebenen Preis der Arbeiten hinzurechnet, der Gesammtpreis der klägerischen Leistungen heraus kommt. Mit Unrecht erhebt deshalb der Rkl. die Rüge, dass nach den im letzten Absatze des § 11 gebrauchten Worten gewisse Arbeiten, die, wie z. B. das Zuschneiden der Fensterscheiben, das Nachbehauen der Sandsteinstufen, auf der Baustelle noch vor der Einfügung vorgenommen werden, dem Preise der beweglichen Gegenstände nicht hinzugerechnet worden seien. Wenn nun das B.G. auf Grund der vorerwähnten Feststellungen die Anwendung des dritten Satzes von § 2 Abs. 2 Gesetz vom 6. Juni 1884, wonach, wenn es an der in Satz 2 erforderten Angabe fehlt, der Lieferungsstempel nach dem bedungenen Gesammtpreise zu verwenden ist, ablehnt, so bleibt es damit auf dem Boden des Gesetzes und verlässt

denselben auch dadurch nicht, dass es dem Verlangen des Bekl. gemäss auf eine Prüfung der materiellen Richtigkeit der in § 11 gemachten Angaben eingeht und auf Grund des gewonnenen Ergebnisses, wonach der Preis der beweglichen Gegenstände in dem Zustande zur Zeit der Einfügung in dem Boden nicht blos 160000 Mark sondern 216407 Mark beträgt, den Lieferungsstempel zu Gunsten des Bekl. von dieser letzteren Summe berechnet. Die jetzt vom Rkl. aufgestellte Ansicht, dass die in Satz 3 des § 2 Abs. 2 angedrohte Folge auch dann einzutreten habe, wenn die vom Gesetz verlangte Angabe zwar gemacht ist, aber sich als unrichtig erweist, findet im Gesetze selbst keinen Halt, wie denn auch der nacherhobene Stempel nicht von dem Gesammtpreise der 515000 Mark berechnet ist, sondern unter Abzug eines Betrages von 7429 Mark, welcher nach Ansicht der Steuerbehörde allein auf die „alsdann noch“ vorzunehmenden Arbeiten fällt.

Nr. 95. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 8. Februar 1900.

§ 1. Reichshaftpflichtgesetz. Die Eisenbahn kann auch dann von der Haftpflicht frei erklärt werden, wenn die Einrede alternativ auf höhere Gewalt oder eigenes Verschulden gerichtet und festgestellt ist, dass nur durch eine dieser beiden Möglichkeiten der Unfall verursacht sein kann.

Die Revision bezeichnet die Begründung des B. R. als ungenügend zunächst für die Feststellung eines eigenen Verschuldens des Verunglückten: Der B. R. nehme Trunkenheit als nicht festgestellt an und lasse als möglich zu, dass die freie Willensbestimmung des Getödteten durch unverschuldeten Krankheitszustand ausgeschlossen war; habe der B. R. den Vorfall in seinen Einzelheiten nicht aufklären können, so sei von der Bekl. die Einrede des eigenen Verschuldens oder der höheren Gewalt nicht nachgewiesen und sei Bekl. zu verurtheilen gewesen. — Es ist richtig, dass es der Bekl. obliegt, bezüglich des — zweifellos bei dem Betrieb ihrer Eisenbahn erfolgten — Unfalles den Beweis für die Einrede eines eigenen Verschuldens bezw. einer höheren Gewalt als der Ursache des Unfalles zu führen, richtig ferner, dass dieser Nachweis ein vollständiger und überzeugender sein muss. Dagegen erscheint es weder durch die Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 noch durch allgemeine Rechtsgrundsätze als ausgeschlossen, den in jenem Gesetz dem Haftpflichtigen nachgelassene Einredebeweis alternativ darauf zu richten, dass entweder höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des Verletzten den Unfall herbeigeführt hat. Und dieser Beweis muss als erbracht gelten, wenn der insoweit genügend aufgeklärte Sachverhalt bestimmt ergiebt, dass nur jene beiden Möglich-

keiten denkbar bleiben, dass sicherlich nur die eine oder die andere zutreffen kann, die Möglichkeit einer dritten Kausalität (die eines gewöhnlichen Zufalles) aber ausscheidet.

Nr. 96. Entsch. des Handelsgerichts Wien.

Vom 9. Februar 1900.

(Allgem. Tarif-Anz. XIX. Nr. 17. S. 298.)

Clauseln auf dem Frachtbriefe, welche gemäss § 51 (2) Betr.-Regl. unzulässig sind, haben auch keine rechtliche Bedeutung. Die Bahn haftet nur für den Verlust, welcher seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist. Der Beweis obliegt der Partei.

Der Vertreter der beklagten Bahn kann sich, da das Frachtgut ohne Umladung mit neuem Frachtbriefe weiter zu befördern war (Art. 424, Z. 3 H.G.B. und § 53 des E.B.R.), mit Recht auf § 54 Abs. 4 des E.B.R. berufen, wonach die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen dasselbe keinen Beweis machen, wenn die Nachwägung und Nachzählung seitens der Bahn nicht erfolgt und dieses auf dem Frachtbriefe auch beurkundet ist. Nach § 75 E.B.R. haftet aber die Bahn nur für den Schaden, welcher durch Verlust des Gutes etc. seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist. Da im vorliegenden Falle der Frachtbrief in Bezug auf die Quantität des aufgeladenen Frachtgutes keinen Beweis liefert, so war es Sache der klagenden Firma, den Beweis dafür, dass sie den k. k. Staatsbahnen die im Frachtbriefe verzeichneten 140 Säcke im Gewichte von 10.402 Kg. in Wien zur Beförderung nach Wlaschim übergeben habe, in anderer Weise zu erbringen.

Nachdem ein solcher Beweis nicht erbracht wurde, ist die Klagsfirma nicht berechtigt, von dem k. k. Eisenbahn-Aerar den Ersatz für jenen Abgang zu beanspruchen, welcher in Wlaschim gegenüber der in dem Frachtbriefe angegebenen Stückzahl der Säcke und Gewichtsmenge constatirt wurde.

Die auf dem Frachtbriefe vom 1. December 1898 ersichtliche Clausel: „Nur symbolisch etc.“ ist für das vorliegende Streitverhältniss unentscheidend und war daher in eine Prüfung ihrer sonstigen Rechtswirksamkeit nicht einzugehen.

Nr. 97. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

2. Senat. Vom 9. Februar 1900.

(Entsch. d. O.V.G. Bd. 36. S. 53.)

Gemeindeeinkommensteuer; Vertheilungsverfahren. §§ 35, 37, 47 Kommunalabgabengesetz vom 14. Juli 1993.

Erstreckt sich eine Betriebsstätte, Station u. s. w., innerhalb deren

Ausgaben an Gehältern und Löhnen erwachsen, über den Bezirk mehrerer Gemeinden, so hat nach § 47 des Kommunalabgabengesetzes die Vertheilung nach Lage der örtlichen Verhältnisse unter Berücksichtigung des Flächenverhältnisses und der den betheiligten Gemeinden durch das Vorhandensein der Betriebsstätte, Station u. s. w. erwachsenen Kommunallasten zu erfolgen. Damit sind zwei Faktoren — Theilungsmassstäbe — bestimmt, die jeder für sich und beide im Verhältnisse zu einander gewürdigt werden müssen. Da nun „Flächenverhältniss“ und „erwachsene Kommunallasten“ ziffermässig feststellbar sind, so versteht es sich zwar von selbst, dass die betreffenden absoluten Ziffern zu ermitteln sind. Ohne weiteres dürfen sie aber nicht als Rechnungsfaktoren verwendet werden; es sind vielmehr nur als Unterlagen für die Vertheilung und zwar in ihrer relativen (zweckmässig in Prozentziffern auszudrückenden) Bedeutung zu benutzen. Auch dürfen sie nicht unterschiedslos verwerthet werden, weil dem billigen Ermessen und der Würdigung der gesammten örtlichen Verhältnisse im gegebenen Falle die Beurtheilung vorbehalten bleiben muss, ob das gleiche, eventuell welches Gewicht der räumlichen Ausdehnung der Betriebsstätte im Verhältnisse zu der durch diese veranlassten Kommunalsteuerlastenvermehrung zukommt.

Nr. 98. Schiedsgerichtliche Entsch. des Central-Amts für den Internationalen Eisenbahntransport.

Vom 10. Februar 1900.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. VIII. 1900. Nr. 3. S. 83.)

Art. 23, Abs. 4. Internat. Übereink. Nichtpfändbarkeit der einer österr.-ungar. Eisenbahn zustehenden Forderung an Mieten und Wiederherstellungskosten der zu internat. Transporten verwendeten Wagen in Deutschland. Ungültigkeit der vor dem 1. Jan. 1893 in Deutschland erfolgten Arreste und Pfändungen bezüglich der nach dem 1. Jan. 1893 entstandenen Forderungen.

1. Im Jahre 1889 ist durch verschiedene Beschlüsse deutscher Gerichte der dingliche Arrest in die der Kaschau-Oderberger Eisenbahn gegen den königl. preussischen Eisenbahnfiskus zustehende Forderung aus dem gegenseitigen Fracht- und Personenverkehr, insbesondere aus den von der Kaschau-Oderberger Eisenbahn den Drittschuldnern für ihre Rechnung überwiesenen Frachten, Nachnahmen und sonstigen Spesen und an Wagenleihgeldern, und zwar sowohl das bereits vorhandene als auch das bis zur Deckung der klägerischen Forderung aufkommende Guthaben, angeordnet und die bezeichnete Forderung gepfändet worden;

2. mit dem 1. Januar 1893 ist das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 in Wirksamkeit

getreten, dessen Artikel 23 im 4. Absatz bestimmt, dass aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen der Eisenbahnen untereinander, wenn die schuldnerische Bahn einem anderen Staate angehört als die forderungsberechtigte Eisenbahn, nicht mit Arrest belegt oder gepfändet werden können, ausser in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört, und dass laut dem 5. Absatz desselben Artikels auch das rollende Material der Eisenbahnen mit Einschluss sämtlicher beweglicher den betreffenden Eisenbahnen gehörenden Gegenstände, welche sich in diesem Material vorfinden, nur von einem Gerichte des Staates, dem die betreffende Eisenbahn angehört, mit Arrest oder Pfändung belegt werden darf;

3. gestützt auf den Art. 23 sind vom deutschen Reichsgericht mit Urteil vom 9. Januar 1895 die im Jahr 1889 ergangenen Arrestverfügungen und Pfändungen bezüglich der seit dem 1. Januar 1893 zu gunsten der Kaschau-Oderberger Eisenbahn bei dem kgl. preussischen Eisenbahnfiskus entstandenen Frachtguthaben aus dem gegenseitigen Güterverkehr als ausser Wirksamkeit getreten erklärt worden;

4. seither sind die preussischen Staatseisenbahnen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn auch Wagenmietegelder und Wagenreparaturkosten aus dem internationalen Verkehr schuldig geworden. Die kgl. Eisenbahndirektion in Magdeburg, als Central-Wagenabrechnungsstelle der preussischen Staatsbahnen, verweigert aber deren Ausbezahlung, weil nach ihrer Auffassung hinsichtlich dieser Guthaben die Arrestverfügungen und Pfändungen aus dem Jahre 1889 noch zu Recht bestehen, indem Wagenmietegelder und Wagenreparaturkosten nicht unter die im Art. 23, Absatz 4, des Internationalen Uebereinkommens verstandenen Forderungen fallen und auch nicht durch Absatz 5 geschützt seien, da keine Bestimmung des Uebereinkommens die Eisenbahnen verpflichte, ihr Rollmaterial auf die Geleise fremder Unternehmungen übergehen zu lassen;

5. die Direktion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und die kgl. Eisenbahndirection in Magdeburg haben sich nun dahin verständigt, den Streit im Sinne des Art. 57, Z. 3, des Internationalen Uebereinkommens dem Central-Amte zur Entscheidung zu unterbreiten und diesem die nachstehenden Fragen vorgelegt:

I. Ob die Forderungen einer österreichisch-ungarischen Eisenbahn aus Miete und Wiederherstellungskosten der zu internationalen Frachtentransporten verwendeten Wagen nach den Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens in Deutschland pfändbar seien; wenn nicht:

II. ob die vor dem 1. Januar 1893 erfolgten Arreste und Pfändungen auch bezüglich der nach dem 1. Januar 1893 entstandenen Forderungen Giltigkeit haben oder nicht.

Das Central-Amt zieht in Erwägung:

Absatz 4 von Art. 23 des Internationalen Uebereinkommens erklärt die aus dem internationalen Transporte herrührenden Forderungen der Eisenbahnen untereinander für unpfändbar von seiten eines andern Gerichtes als des Gerichtes, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört.

Die Einwendung der beklagten Bahn, dass sich diese Vorschrift nicht auf Forderungen aus Wagenmiete und Wagenherstellungen erstrecke, sondern nur die im Absatz 3 desselben Artikels berührten Frachtguthaben umfasse, findet im Wortlaute dieser Bestimmung keinerlei Anhalt; derselbe spricht ganz allgemein von „aus dem internationalen Transporte herrührenden Forderungen“ und es ist in dieser Ausdrucksweise nichts enthalten, was zu einer einschränkenden Auslegung führen könnte; insbesondere fehlt jede Andeutung, dass zwischen Guthaben einer Bahn, welche sich unmittelbar an den Frachtvertrag knüpfen, und andern Guthaben aus dem internationalen Verkehr unterschieden werden müsse; Absatz 4 ist durch seine Fassung nicht an Absatz 3 angeschlossen, der von den Frachtguthaben spricht, sondern er ist diesem vorhergehenden Absatze gegenüber selbständig.

Umgekehrt deutet die Fassung des unmittelbar folgenden Absatzes 5, welcher auch dem Rollmaterial mit Einschluss der dazu gehörigen beweglichen Gegenstände eine analoge Unpfändbarkeit zusichert, darauf, dass die Wagenmieteforderungen in der Garantie des Absatzes 4 enthalten seien; wenn Absatz 5 das Wagenmaterial „in gleicher Weise“ (également) als unpfändbar erklärt, so dürfte es schwer sein, im Wortlaute des Absatz 4 diejenigen Forderungen als nicht enthalten zu erklären, die aus dem Übergange von Rollmaterial in ausländisches Gebiet sich ergeben.

Findet somit die Einwendung der beklagten Bahn im Wortlaute des Übereinkommens keine Unterstützung, so entspricht sie auch dem Gedanken nicht, dem die Vorschriften des Artikels 23 entsprungen sind und der dahin geht, den internationalen Transport durch die Garantie der Exterritorialität zu erleichtern.

Der Beklagten ist allerdings darin zuzustimmen, dass das Internationale Übereinkommen eine allgemeine Verpflichtung der Bahnen, ihr Wagenmaterial in ausländisches Gebiet übergehen zu lassen, nicht aufstellt. Allein die Möglichkeit des Überganges von Wagenmaterial von einem Staatsgebiet in ein anderes ist nicht nur in Art. 23, Absatz 5

ausdrücklich vorgesehen; dieser Übergang ist auch die Voraussetzung der Vorschrift in § 6 der Ausführungsbestimmungen zu Art. 14 des Internationalen Übereinkommens, wonach bei einem internationalen Transporte zwar die Transportfrist im Verhältnis zur ganzen zu durchlaufenden Strecke, die Expeditionsfrist aber ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen soll. Diese Bestimmung involviert, dass die internationalen Transporte so weit als möglich ohne Umladung die Bahn- oder die Landesgrenzen passieren, und zwingt die Gesellschaften, über die gegenseitige Benützung ihres Wagenmaterials unter sich Verträge abzuschliessen und sich gegenseitig die Wagenmietegebühren und die Auslagen für Reparaturen, die am Rollmaterial während des Aufenthaltes im Ausland nötig werden, zu kreditieren. Auch sind keine inneren Gründe einzusehen, weshalb das Übereinkommen den Schutz wohl dem Rollmaterial und den dazu gehörenden Gegenständen, nicht aber den Miete- und Unterhaltungsforderungen, die sich an dessen Benützung auf fremdem Gebiete notwendig anschliessen, hätte gewähren wollen.

Sind demnach die in Betracht kommenden Forderungen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, soweit sie seit der Geltung des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr entstanden sind, in Deutschland überhaupt nicht pfändbar, so sind sie auch den Rechtswirkungen der vor dem Inkrafttreten des Internationalen Übereinkommens von deutschen Gerichten bewilligten Arreste und Pfändungen entzogen, nachdem der objektive Rechtszustand, unter dessen Herrschaft diese bewilligt worden waren, durch die Gesetzgebung verändert wurde, bevor die vorausgepfändete Forderung entstanden ist.

Aus diesen Gründen hat das Central-Amt als Schiedsgericht

erkannt:

1. Die einer österreichisch-ungarischen Eisenbahn zustehenden Forderungen an Mieten und Wiederherstellungskosten der zu internationalen Frachtentransporten verwendeten Wagen sind nach den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr in Deutschland nicht pfändbar;

2. die vor dem 1. Januar 1893 in Deutschland erfolgten Arreste und Pfändungen haben bezüglich der nach dem 1. Januar 1893 entstandenen Forderungen keine Gültigkeit.

Nr. 99. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 13. Februar 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII. Nr. 117. S. 2297.)

1. Die Bestimmungen des § 34 des Enteignungsgesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, über die bücherliche Anmerkung des gerichtlichen Erlages einer gerichtlich festgestellten Entschädigung finden auch auf jene Fälle analoge Anwendung, in denen die Entschädigung im Sinne des § 22, lit. c, aussergerichtlich festgestellt und auf andere Art als durch gerichtlichen Erlag geleistet wurde.

2. Gegen die durch gleichförmige Entscheidungen der beiden unteren Instanzen erfolgte Abweisung des Begehrens um eine derartige bücherliche Anmerkung ist der ausserordentliche Revisions- und Nullitätsrecurs zulässig.

Das gegenständliche Begehren um grundbücherliche Anmerkung der erfolgten Bezahlung der freiwillig vereinbarten Entschädigung für expropriirte Grundtheile wurde ausdrücklich auf Grund der Bestimmung des § 34 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, gestellt. Bei Beurtheilung der Zulässigkeit dieses Begehrens haben daher in erster Linie die Bestimmungen des letztbezogenen Gesetzes zur Anwendung zu kommen, laut welchen im Enteignungsverfahren die Grundsätze des kaiserlichen Patentes vom 9. August 1854, R.-G.-Bl. Nr. 208, zu gelten haben. Nach § 16 des letztbezogenen Patentes ist der Recurs gegen im Verfahren ausser Streitsachen erflossene gleichförmige Entscheidungen der Untergerichte nicht ausgeschlossen, vielmehr im Falle einer offenbaren Gesetz- oder Actenwidrigkeit oder einer bezogenen Nullität der Untergerichte ausdrücklich zulässig erklärt.

Die Rückweisung des Revisions- und Nullitätsrecurses der Actiengesellschaft verstösst daher gegen die Bestimmung der letztbezogenen Gesetzstelle, weshalb dem dagegen eingebrachten Revisionsrecurse nach Zulass des § 16 des obbezogenen Patentes stattzugeben und über den fraglichen Revisions- und Nullitätsrecurs zu entscheiden war.

In der Sache selbst kann die Abweisung des Gesuches um Anmerkung als im Gesetze begründet nicht angesehen werden. Denn die Tendenz der Bestimmung des § 34 des Enteignungsgesetzes gipfelt darin, einerseits jeden nachfolgenden Erwerber von dinglichen Rechten auf den Uebergang der enteigneten Objecte in das Eigenthum der Bahn und auf die erfolgte Leistung der Entschädigung aufmerksam zu machen und andererseits die Bauunternehmung gleich dem Ersteher bei einer executiven Feilbietung gegen alle Folgen der weiteren Eintragungen zu schützen und die seinerzeitige lastenfreie Uebertragung der eingelösten Objecte in das Eisenbahnbuch, und zwar ohne Rücksicht auf die mittlerweile erfolgten grundbücherlichen Eintragungen zu sichern.

Wenn nun auch der § 34 des Enteignungsgesetzes den Fall vor Augen hat, wo die Entschädigung gerichtlich festgestellt wird und die

Leistung derselben durch gerichtlichen Erlag erfolgt, so ist nicht abzusehen, warum das Gesetz der Bahnunternehmung den früher erwähnten Schutz für den Fall versagen sollte, in welchem die Entschädigung aussergerichtlich festgestellt und auf andere Art als durch gerichtlichen Erlag geleistet wurde. Es fehlt auch jede Gesetzesbestimmung, auf Grund welcher die gebotene Anmerkung als unstatthaft angesehen werden könnte, und muss deshalb in analoger Anwendung des § 34 des Enteignungsgesetzes das Begehren der Actiengesellschaft um Anmerkung im Sinne der bezogenen Gesetzesstelle als gerechtfertigt angesehen werden.

Nr. 100. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 15. Februar 1900.

(Entsch. d. O.V.G. Bd. 36. S. 270. — Preuss. Eisenb.-Arch. 1900. Heft 5. S. 1232.)

Beschränkt öffentliche Wege.

Es ist mit dem Charakter eines öffentlichen Weges keineswegs unvereinbar, dass er dem öffentlichen Verkehre nur zu bestimmten Zeiten und unter bestimmten Voraussetzungen dienen soll, z. B. nur in Fällen, wenn ein anderer Weg oder ein anderes Verkehrsmittel (Brücke, Fähre, Furt) nicht passirbar ist. Wesentlich ist nur, dass diese Voraussetzungen nicht von dem freien Belieben eines Dritten abhängen, dass der Dritte, insbesondere der Eigenthümer des Wegekörpers, nicht kraft eines Privatrechts am Wege den öffentlichen Verkehr auch beim Eintritte jener Voraussetzungen nach seinem Ermessen verbieten oder verhindern kann. Im übrigen genügt es, dass der Weg kraft öffentlichen Rechtes dem öffentlichen Verkehr offensteht, mögen dabei auch zeitliche Beschränkungen oder sonstige objektive Voraussetzungen für die öffentliche Benutzung bestimmt sein. Er ist dann immer ein öffentlicher Weg, über den die Wegepolizeibehörde, selbstverständlich unter Berücksichtigung der Beschränkungen und Voraussetzungen, zu verfügen hat.

Derartige beschränkt öffentlichen Wege sind in der Regel ständig in einem Zustande zu erhalten, der ihren Gebrauch für den öffentlichen Verkehr gestattet, sobald die Voraussetzungen für die Benutzung eintreten.

Nr. 101. Entsch. des Kassationshofes in Paris.

Vom 19. Februar 1900.

(Bulletin annoté des chemins de fer. 1900. S. 21.)

Haftpflicht der Eisenbahn wegen Verspätung.

Eine Kiste mit Lettern, welche am 31. Oktober 1893 der Orleansbahn zum Transporte nach Oporto aufgegeben war, ist dem Adressaten nicht ausgeliefert worden. Als der Absender deswegen am 30. Juli 1895 von der Versandbahn den Ersatz des Wertes der Sendung verlangte,

bestritt diese die Forderung auf Grund des Art. 108 des Handelsgesetzbuchs, wonach Klagen wegen Beschädigung, Verlust oder Verspätung innerhalb eines Jahres verjähren. Das Handelsgericht der Seine wies indessen unterm 8. März 1896 die Einrede zurück und verurteilte die Eisenbahn zur Zahlung jenes Wertes im Betrage von 199 Fr. und zu einer weiteren Entschädigung von 100 Fr., weil eine Verjährung wegen Verlust nicht habe eintreten können, solange die Sendung nicht thatsächlich als verloren betrachtet werden konnte. Nun liege aber dieselbe noch in den Zollmagazinen zu Oporto; und da die Eisenbahn nicht bewiesen habe, dass deren Auslieferung dem Adressaten anerboten worden sei, so könne auch wegen Verspätung nicht Verjährung angenommen werden, da diese erst von dem Tage an gerechnet werden könnte, wo die Ablieferung stattgefunden habe oder anerboten worden wäre.

Gleichzeitig wurde die spanische Nordbahn, welche am Prozesse teilgenommen hatte, der Orleansbahn gegenüber haftpflichtig erklärt, weil das spanische Recht[1]) jener die gleichen Verpflichtungen auferlegt, unter denen die Orleansbahn steht, und sie mit der Übernahme des Streitobjekts an die Stelle der letzteren getreten sei und damit alle aus dem Frachtvertrage folgenden Verpflichtungen, und insbesondere übernommen habe, sei es selbst, sei es durch Vermittelung anderer Gesellschaften den Transport bis an den Bestimmungsort zu besorgen. Dass sie auch dann verantwortlich bleibe, wenn ihr selbst keine Fehler zur Last fallen, da sie für die Gesellschaft hafte, der sie sich substituiert habe, und welche ihr alle Verpflichtungen übertragen musste, die sie selbst übernommen hatte.

Vom Kassationshof in Paris, bei dem die beiden Eisenbahnverwaltungen die Aufhebung des Urteils des Handelsgerichts verlangten, wurde dieses am 19. Januar 1900 bestätigt: 1) weil die Kiste mit Lettern in den Zollmagazinen zu Oporto liegen geblieben ist, und 2) weil nicht dargethan werden konnte, dass deren Auslieferung dem Adressaten anerboten wurde und vielmehr konstatiert erscheint, dass ungeachtet zahlreicher Reklamationen die Orleansbahn weder die Ablieferung des Gutes an den Adressaten vollzogen noch anerboten, noch dessen Rück-

---

[1]) Art. 952 des spanischen Handelsgesetzbuchs: In einem Jahre verjähren: . . . 2. die Klagerechte wegen der Ablieferung der Ladung bei den Land- und Seetransporten oder hinsichtlich der Entschädigung wegen Verzögerungen derselben und wegen bei den beförderten Gegenständen erlittenen Schäden; die Verjährungsfrist wird gerechnet seit dem Tage der Ablieferung der Ladung am Orte ihrer Bestimmung oder seit demjenigen, an welchem sie nach den Bedingungen über ihren Transport stattfinden musste.

gabe an den Absender bewirkt hat, und dass es sich also nicht um den Verlust einer Sendung, sondern um eine Verspätung handelt, die vom Handelsgericht der Seine mit Recht als nicht verjährt erkannt worden ist.

Nr. 102. Beschluss des Kammergerichts in Berlin.

1. Civil-Senat. Vom 19. Februar 1900.

Alt. H.G.B. Art. 217. Neues H.G.B. § 215. Strassenbahngesellschaft. Zinsen von bestimmter Höhe, s. g. Bauzinsen, können den Aktionären nur bei der Entstehung, nicht bei der Erweiterung des Gesellschaftsunternehmens bedungen werden.

Der bisherige Artikel 217 (jetzige § 215) H.G.B. spricht zunächst in Abs. 1 aus, dass Zinsen von bestimmter Höhe für die Aktionäre nicht bedungen noch ausgezahlt werden dürfen; dass vielmehr nur dasjenige unter sie vertheilt werden darf, was sich nach der jährlichen Bilanz als reiner Gewinn ergiebt. Im Anschluss hieran verordnet Abs. 2:

> „Jedoch können für den in dem Gesellschaftsvertrage angegebenen Zeitraum, welchen die Vorbereitung des Unternehmens bis zum Anfange des vollen Betriebes erfordert, den Aktionären Zinsen von bestimmter Höhe bedungen werden".

Zuzugeben ist, dass aus dem Worte „Gesellschaftsvertrag" sich nichts gegen die Auffassung herleiten lässt, wonach die Ausbedingung von Zinsen der in Art. 217 (§ 215) Abs. 2 gedachten Art, der sogenannten Bauzinsen, auch bei Erhöhung des Grundkapitals für die neuen Aktien stattfinden kann. Denn unbedenklich versteht das Gesetz vielfach unter dem Gesellschaftsvertrag sowohl den ursprünglichen, bei Gründung der Aktiengesellschaft abgeschlossenen, als auch den nach Eintragung der Gesellschaft in gesetzmässiger Weise abgeänderten. Andererseits steht der allgemeine Ausdruck „Gesellschaftsvertrag" einer Auslegung dahin nicht entgegen, dass hierunter in gewissen Gesetzesvorschriften nur der ursprüngliche Gesellschaftsvertrag gemeint ist. Dass diese letztere Auslegung aber für den Art. 217 Abs. 2 die richtige ist, ergiebt sich aus sonstigen Normen des Aktienrechts und aus dem durch die Entstehungsgeschichte klargestellten Zwecke des Art. 217 Abs. 2 selbst.

Die Bauzinsen sind feste Zinsen, die dem Aktionär für einen vorweg begrenzten Zeitraum ohne Rücksicht darauf gewährt werden, ob die Gesellschaft einen zur Deckung dieser Zinsen ausreichenden Reingewinn erzielt hat oder nicht. Die Auszahlung von Bauzinsen ist danach auch in der Weise zulässig, dass zu diesem Behufe die dem Grundkapital entsprechende Vermögensmasse angegriffen wird, welche sonst im Interesse der Gesellschaftsgläubiger nicht zu Austheilungen an die Aktionäre herangezogen werden darf. Sind bei Gründung der Aktiengesellschaft in dem ursprünglichen Gesellschaftsvertrage Bauzinsen

ausbedungen, so kann deren Auszahlung zu einer unmittelbaren Schädigung betheiligter Personen nicht führen. Die Aktiengesellschaft beruht alsdann nach der offenkundigen Vorschrift des Gesellschaftsvertrages auf dem Grundkapital in der Beschränkung, die sich aus dem Vorbehalt der Bauzinsen ergiebt. Jeder Aktionär hat sich durch Billigung des Gesellschaftsvertrages dieser Bestimmung unterworfen, und jeder Dritte, welcher der Gesellschaft Kredit gewähren will, erlangt bei gehöriger Sorgfalt von der Bestimmung Kenntniss. Völlig anders liegen die Verhältnisse bei der Erhöhung des Grundkapitals. Für diese Erhöhung bedarf es nach dem Gesetz nur eines Generalversammlungsbeschlusses, der mit einer Mehrheit von $^3/_4$ des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals oder nach Massgabe des Gesellschaftsvertrages von einer noch geringeren Mehrheit gefasst werden kann (Art. 215 Abs. 2, 215a des alten, §§ 275 Abs. 1, 278 des neuen H.G.B.). Könnte also, wie die Beschwerdeführerin meint, die Erhöhung des Grundkapitals mit der Massgabe beschlossen werden, dass den neuen Aktien Bauzinsen zufallen sollen, so würde auch diese Ausbedingung weder der Zustimmung aller bisherigen Aktionäre noch derjenigen der vorhandenen Gesellschaftsgläubiger bedürfen. Eine derartige Bestimmung ist aber geeignet, die Rechte der älteren Aktionäre und Gläubiger zu beeinträchtigen. Es ist ein anerkannter Grundsatz des Aktienrechts, dass, insoweit nicht etwa verschiedene Aktiengattungen geschaffen sind, jeder Aktionär qualitativ dasselbe Recht hat wie jeder andere (zu vergl. Entsch. des Reichsgerichts in Civilsachen Bd. 41 S. 99). Offenbar kann aber die bei einer Grundkapitalerhöhung getroffene Bestimmung, wonach die im Übrigen den alten Aktien gleichgestellten neuen Aktien mit Bauzinsen ausgestattet werden, die bisherigen Aktionäre erheblich schädigen. Denn wenn die Aktiengesellschaft in dem betreffenden Vorbereitungszeitraum nicht einen Reingewinn erzielt, aus welchem den alten Aktionären eine den Bauzinsen entsprechende Dividende gezahlt werden kann, so erhalten die neuen Aktionäre in den Bauzinsen ein Erträgniss ihrer Einlage, das den alten Aktionären vorbehalten bleibt. Ebenso kann aber die Gewährung von Bauzinsen für die neuen Aktien den alten Gesellschaftsgläubigern zum Schaden gereichen, da sie ihnen Beträge des Gesellschaftsvermögens entzieht. Wenn die Beschwerdeführerin demgegenüber geltend macht, dass die alten Gläubiger ein Recht auf Kapitalzuwachs überhaupt nicht hätten, so ist dies zwar richtig. Aber die weitere Folgerung, dass sie alsdann auch den Zuwachs mit seiner Belastung durch die Bauzinsen hinnehmen müssten, ist unzutreffend. Die Bauzinsen sind nicht aus dem Kapitalzuwachs, sondern aus dem Gesellschaftsvermögen schlechthin zu entnehmen. Danach ist mit der

Möglichkeit zu rechnen, dass im Falle von Verlusten auch das schon zur Zeit der Kapitalerhöhung vorhandene Gesellschaftsvermögen angegriffen werden muss, um die Bauzinsen zu tilgen. Ohne Zweifel haben aber die älteren Gläubiger ein erhebliches Interesse daran, dass ihnen nicht auf diese Weise das ihnen ihrer Sicherung dienende, dem bisherigen Grundkapital entsprechende Vermögen durch Austheilungen an die Aktionäre entzogen wird. Die Zulassung einer Vornahme, die dergestalt unter Umständen tief in die Rechte der bisherigen Aktionäre und Gesellschaftsgläubiger einschneidet, ohne dass jeder einzelne von diesen in der Lage wäre, der Vornahme wirksam zu widersprechen, kann nicht im Sinne des Gesetzes gelegen haben. Die Entstehungsgeschichte des Art. 217 Abs. 2 zeigt aber auch, dass keineswegs beabsichtigt war, die Bauzinsen in so weitem Umfange zuzulassen.

Der ausgesprochene Zweck der Vorschrift ist, die Entstehung der Aktiengesellschaft nicht daran scheitern zu lassen, dass sich keine Aktionäre finden, weil ihnen nicht ein alsbaldiges Erträgniss ihrer Einlagen gewährleistet wird. Dieser gesetzgeberische Grund muss für die Auslegung der in Art. 217 Abs. 2 enthaltenen Wendung „Vorbereitung des Unternehmens bis zum Anfange des vollen Betriebes“ von massgebender Bedeutung sein. Das Unternehmen, für dessen Vorbereitung bis zum Betriebsanfang Bauzinsen gewährt werden können, ist das in den Motiven gedachte Aktienunternehmen, die betriebsfähig hinzustellende Aktiengesellschaft selbst, deren Entstehung im öffentlichen Interesse begünstigt werden soll. Damit stimmt es überein, dass in den Motiven zu dem Gesetz vom 18. Juli 1884 auf die Prüfung der Anordnung durch die Organe für die Prüfung des Gründungsherganges bezw. durch die Aktionäre selbst hingedeutet ist. Damit wird erkennbar wiederum nur auf die Errichtung der Aktiengesellschaft gezielt. Von der hier vorausgesetzten freien Entschliessung sämmtlicher Aktionäre kann aber, wie bereits dargelegt, dann keine Rede sein, wenn die Bauzinsen bei einer Erhöhung des Grundkapitals durch Mehrheitsbeschluss der Generalversammlung zugestanden werden dürfen. Allerdings sucht die Beschwerdeführerin darzuthun, dass entsprechende Gründe die Zulassung der Bauzinsen auch bei einer Kapitalerhöhung rechtfertigten, da das gleiche allgemeine Interesse bestehe, die Erweiterung von Unternehmen zu ermöglichen. Aber auch dies erscheint nicht zutreffend. Für das Unternehmen, dessen Gründung als Aktiengesellschaft geplant wird, müssen zunächst Aktionäre gewonnen werden. Ohne sie kann eben die Aktiengesellschaft nicht entstehen. Wenn in der That erfahrungsmässig für ein Unternehmen Geldbetheiligungen nicht zu erlangen sind, ohne dass für dieselben alsbald Erträgnisse

gewährt werden, so ist ein Bedürfniss für die Zulassung von Bauzinsen für die Gründung einer Aktiengesellschaft anzuerkennen, da die Gesellschaft vor Fertigstellung der von ihr in Aussicht genommenen Anlage regelmässig nicht im Stande ist, zur Abführung an die Aktionäre geeignete Gewinne zu erzielen. Hiermit sind die Verhältnisse nach Entstehung der Aktiengesellschaft nicht in Vergleich zu ziehen. Die entstandene rechtsfähige Gesellschaft befindet sich, wenn ihre Mittel für eine Betriebserweiterung nicht ausreichen, nicht in anderer Lage, wie jeder Unternehmer, der für sein Geschäft Geld braucht. Die entstandene Gesellschaft ist nicht darauf angewiesen, zu diesem Behufe neue Aktionäre heranzuziehen. Sie kann vielmehr Geld zu festen Zinsen leihen.

Zu berücksichtigen ist endlich die Tendenz des Gesetzes, die Ausgleichung des in die Bilanzpassiva einzustellenden Grundkapitals nur durch reel vorhandene Werthe zuzulassen. In Art. 239b (185a) des bisherigen und § 261 des neuen H.G.B. sind eingehende Vorschriften gegeben, durch die eine möglichst solide Schätzung der Aktiva gewährleistet sein soll. Wie allgemein anerkannt wird, ist es nun im Falle der Ausbedingung von Bauzinsen zulässig, dass diese aus dem Kapital entnommenen Zinsen bei der Bilanzirung dem Werthe der von der Gesellschaft hergestellten Anlage hinzugerechnet werden (Simon, die Bilanzen der Aktiengesellschaften 2. Aufl. S. 377 ff.). Hiervon geht auch die Begründung zu dem Aktiengesetz vom 18. Juli 1884 in der erwähnten Bemerkung aus, dass bei der Berechnung des Werthes baulicher Anlagen nicht nur das darauf verwendete Kapital, sondern auch dessen Zinsen in Anschlag zu bringen seien. Immerhin ist nicht in Abrede zu stellen, dass die aus dem Kapital entnommenen Bauzinsen thatsächlich den Aktionären zugeflossen und nicht für die von der Gesellschaft hergestellte Anlage unmittelbar verwendet sind. Wird trotzdem die Anlage unter Hinzurechnung des Betrages der gezahlten Bauzinsen bewerthet, so liegt die Gefahr einer Überschätzung nahe, die wiederum darauf hinweist, die Bauzinsen auf das enge Gebiet zu beschränken, für welches das Gesetz sie unbedenklich zulassen wollte, nämlich auf dasjenige der Gründung einer Aktiengesellschaft.

Mit ähnlichen Erwägungen ist kürzlich auch in der Litteratur ausgeführt worden, dass die Zubilligung von Bauzinsen für die zufolge einer Erhöhung des Grundkapitals ausgegebenen neuen Aktien unzulässig sei (Riesser, Die Neuerungen im Deutschen Aktienrecht S. 99 ff., vergl. auch Staub H.G.B. 6/7 Auflage. Anmerk. 7 zu § 215). Dass, wie die Beschwerdeführerin geltend macht, zahlreiche Aktiengesellschaften solche Bauzinsen für neue Aktien festgesetzt haben, kann den gesetzlichen Bestimmungen gegenüber ebensowenig entscheidend in das Gewicht

fallen, wie die ohne nähere Begründung in der Litteratur vertretene entsprechende Auffassung (R. und F. Esser, Die Aktiengesellschaft, 2. Anfl. S. 61; Riesser, Das Deutsche Aktienrecht S. 103; v. Völderndorf, Kommentar zum Aktiengesetz vom 18. Juli 1884 S. 533).

Nr. 103. Entsch. des Bezirksgerichts Lemberg.

Vom 21. Februar 1900.

(Allgem. Tarif-Anz. XIX. Nr. 28. S. 456.)

Für Verbindungsbahnen genehmigte Zuschlagsfristen sind nur dann in die gesetzliche Lieferfrist einzurechnen, wenn sie in den Tarifen publicirt sind.

Für den Transport der in Rede stehenden Waare von Fiume Industriegeleise nach Kolomea kann nach dem Gutachten des Sachverständigen nur eine elftägige Frist als gesetzliche Lieferfrist angesehen werden. Für die Richtigkeit dieses Sachverständigen-Gutachtens spricht auch die von der klägerischen Seite angezogene Bestimmung, Punkt 4 des Handels-Ministerial-Erlasses vom 31. August 1887, Z. 32611, welche bestimmt, dass, wenn Distanzen, die über Verbindungsbahnen führen, für welche seitens der Behörde Lieferfrist-Zuschlagsfristen genehmigt wurden, zu ermitteln sind, diese Zuschlagsfristen nur dann zu berücksichtigen sind, wenn sie in den Tarifen angegeben sind. Da nun aber die beklagte Bahn nicht einmal behauptet, noch weniger aber nachgewiesen hat, dass die ihrerseits in Anspruch genommene Zuschlagsfrist für die Budapester Verbindungsbahn im Tarife veröffentlicht ist, so muss angenommen werden, dass diese Zuschlagsfrist hier nicht angerechnet werden kann.

Nr. 104. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Straf-Senat. Vom 22. Februar 1900.

(Jur. Zeitschr. f. Els.-Lothring. Jahrg. 25. Heft 7/8. S. 293.)

Uebertretung der Vorschriften über die Krankenversicherung.

Was die Revision des Angeklagten A. betrifft, so war dieser nach den Feststellungen des Urtheils Buchhalter bei B., und waren ihm von dem letztgenannten die „Krankenversicherungsberechnungen“ speciell übertragen. Diesen Auftrag führte er unter Aufsicht seines Dienstherrn aus. Er war also zur Leistung eines Theils des Betriebes seines Dienstherrn, nämlich der Buchführung, bestellt, und es konnte ihm gemäss § 82a des Krankenversicherungsgesetzes von 1892 unter eigener Verantwortung die Erfüllung der gesetzlichen Verpflichtungen übertragen werden.

Das angefochtene Urtheil findet nun den Verstoss des Angeklagten A. gegen § 81 des Gesetzes darin, dass er der ihm obliegenden Verpflichtung zur Anmeldung nicht nachgekommen sei, weil der Lohnbetrag

des B. unrichtig angegeben worden. Dass aber dem genannten Angeklagten die Anmeldung obgelegen habe, ihm von dem Arbeitgeber übertragen worden sei, stellt das Urtheil nicht fest. Die Berechnung der Krankenversicherungsbeiträge, Lohnabzüge u. s. w., welche dem Angeklagten übertragen war, ist nicht gleichbedeutend mit der Anmeldung. Ebensowenig kann in der Uebertragung der Berechnungen etwa ein genereller Auftrag zur Besorgung aller Krankenversicherungsangelegenheiten, also auch der Anmeldungen, gefunden werden. Als Leiter eines Theils des Betriebs kann der Angeklagte A. nach § 82a Abs. 1 a. a. O. aber nur dann verantwortlich gemacht werden, wenn ihm die Verpflichtung zur Anmeldung, sei es in genereller, sei es in spezieller Weise, übertragen worden war.

Ferner ist aus dem Urtheile nicht zu ersehen, dass der mehrgedachte Angeklagte etwa durch unrichtige Berechnung oder Angabe über die fraglichen Lohnverhältnisse in irgend einer Hinsicht eine für die Verletzung des § 49 Abs. 3 erw. kausale Thätigkeit entfaltet habe. Es fehlt also auch von diesem Gesichtspunkte aus die Voraussetzung zur Anwendung des Strafgesetzes.

Da sonach in Bezug auf den letztgedachten Angeklagten das angefochtene Urtheil an Mängeln in der Feststellung und Unklarheiten leidet, so musste es der Aufhebung unterliegen, und zwar auch, soweit es die Verurtheilung des Mitangeklagten B. betrifft.

Da nämlich letzterer als Arbeitgeber verurtheilt ist, dessen Verschulden in mangelhafter Aufsicht oder ungeeigneter Auswahl bestehen soll, während die Verurtheilung des Angeklagten A. als Thäters vorläufig in Wegfall kommt, so steht von Neuem die Frage zur Prüfung und Entscheidung, wer von den beiden Angeklagten als der eigentliche Thäter in Bezug auf die unrichtige Anmeldung selbst zu erachten sei. Es hatte demnach die Aufhebung des Urtheils seinem ganzen Umfange nach in Gemässheit des § 397 St.P.O. zu erfolgen.

Nr. 105. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes.

Vom 23. Februar 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII. Nr. 80. S. 1706.)

Die gesetzlich zulässige Delegation einer politischen Landesstelle zur Ertheilung des Bauconsenses für eine Bahnanlage nach Massgabe der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, kann nur auf den Fall ertheilt werden, dass die commissionelle Verhandlung anstandslos verläuft, nicht aber auch für den Fall, als ein einhelliger Commissionsbeschluss über die erhobenen Einwendungen vorliegen sollte.

Was die Ausführungen der Beschwerde hinsichtlich der Egerregulirung betrifft, so erhebt die Stadtgemeinde vor allem die Einwendung, dass hinsichtlich der mit dem Bauprojecte verbundenen Egerregulirungs-

arbeiten nicht das Eisenbahnministerium zu entscheiden gehabt hätte, sondern das wasserrechtliche Verfahren von den zuständigen politischen Behörden durchzuführen gewesen wäre.

In dieser Beziehung hat der Verwaltungsgerichtshof allerdings der in der Gegenschrift des k. k. Eisenbahnministeriums zum Ausdruck gelangten Rechtsanschauung beigepflichtet, dass zur Entscheidung hinsichtlich des Consenses für Eisenbahnbauten überhaupt das Eisenbahnministerium ausschliesslich competent ist, weil im Sinne der §§ 2, 6 und 10 des Gesetzes vom 14. September 1854 und der §§ 4, 15, 16, 17, Absatz 4, und 19 der Verordnung vom 25. Jänner 1879 die Eisenbahnbauten als ein Ganzes aufzufassen sind und die Entscheidung über die Zulässigkeit oder Unzulässigkeit gewisser Anlagen und Bauführungen mit Ausschluss eines jeden Instanzenzuges sofort durch das Eisenbahnministerium zu erfolgen hat, welches ebendarum auch zugleich mit der definitiven Entscheidung über die Resultate der Begehungscommission und alle Einsprüche der Parteien, unter Anwendung der für den concreten Fall massgebenden gesetzlichen Bestimmungen, zu entscheiden berufen erscheint.

Allein aus diesen Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, §§ 6, 9, 10, lit. a, sowie aus den Bestimmungen der §§ 4, 16 und 17 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, geht auch mit aller Deutlichkeit hervor, dass diese Competenz des Eisenbahnministeriums nur auf jene Fragen beschränkt ist, welche auf den Bau selbst sich beziehen.

Nun sind in dem gegenwärtigen Falle aber die mit dem Eisenbahnprojecte in Verbindung gebrachte Egerregulirung flussabwärts von der Kaiser Franz Josef-Brücke, sowie die Errichtung des sogenannten Schwimmschulwehres, beziehungsweise eines stabilen Wehres in anderen Dimensionen an Stelle des bestehenden Wildwehres, keineswegs zum Eisenbahnbaue gehörige Herstellungen und zählt die Frage der durch den Bahnbau etwa erforderlich werdenden Flussregulirungsarbeiten flussaufwärts von der Kaiser Franz Josef-Brücke nicht zu den den Bahnbau selbst betreffenden Fragen, wenn dieselben auch aus Anlass des Bahnbaues durchgeführt werden sollen. — Es handelt sich hier vielmehr um Anlagen und Wasserbauten im Sinne des dritten Abschnittes des böhmischen Wasserrechtsgesetzes, bezüglich welcher, da dieselben, wie erwähnt, keinen Theil des Bahnbaues selbst bilden, das im Wasserrechtsgesetze vorgeschriebene Verfahren und die Competenz der Wasserrechtsbehörden einzutreten hat.

Die Unzulässigkeit eines Eingriffes in diese Competenz tritt umsomehr in die Erscheinung, wenn — wie im gegebenen Falle — bereits

ein einheitliches Project bezüglich der Egerregulirung vorliegt, bezüglich dessen das wasserrechtliche Verfahren unbedingt eingeleitet werden muss.

Hiernach hatte der Verwaltungsgerichtshof in die weiteren Einwendungen der Beschwerde, welche sich auf die Mangelhaftigkeit des Verfahrens in diesem Punkte beziehen, nicht einzugehen, sondern es musste, insofern das Eisenbahnministerium über die von der Eisenbahnbauleitung auszuführenden Flussregulirungsarbeiten und Wehrherstellungen, ohne dass dieselben als Eisenbahnbauten angesehen werden können, abgesprochen hat, die Entscheidung als gesetzlich nicht begründet aufgehoben, im Uebrigen aber, wie bereits oben ausgeführt, die Beschwerde als unbegründet abgewiesen werden.

Nr. 106. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 2. März 1900.

(D. Jur.-Zeitg. V (1900). Nr. 9. S. 207. Ziff. 26.)

Preuss. Enteign.-G. §§ 30, 43. Prozessvollmachten in Enteignungssachen sind stempelpflichtig.

Auf Antrag der klagenden Stadtgemeinde wurde ein Grundstück enteignet, dessen Eigentümer gegen die Festsetzung der Entschädigung den Rechtsweg beschritt und eine Erhöhung um 11650 M. beantragte. In diesem Rechtsstreit wurden seitens der Anwälte Prozessvollmachten überreicht, von denen die des Eigentümers mit 4 M. in Stempelmarken, die der Stadtgemeinde gar nicht versteuert war. Der Prozess endete mit einem Vergleich, durch den die jetzige Kl. die Prozesskosten übernahm. Mit den Gerichtskosten wurden darauf an Stempel 4 M. für ihre eigene Vollmacht erfordert und noch 3 M. 50 Pf. für die des Eigentümers, zusammen 7 M. 50 Pf., die sie bezahlte und jetzt klagend vom Fiskus zurückverlangte. Vom BerG. wurde die Klage wegen jener 4 M. abgewiesen, dagegen Bekl. zur Erstattung von 3 M. 50 Pf. verurteilt. Auf seine Revision ward jedoch Kl. auch mit letzterem Betrage abgewiesen, während ihre eigene Revision zurückgewiesen wurde. Massgebend ist das in Preussen geltende Recht. Hier waren bis zum Inkrafttreten des Stemp.-St.-Ges. v. 31. Juli 1895 Prozessvollmachten in Prozessen aus § 30 des Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874 der Regel nach stempelpflichtig. Dies Gesetz enthält zwar in § 43 eine ausdrückliche Vorschrift hierüber nicht, indes kann die Stempelfreiheit nicht aus Abs. 4, nämlich dadurch, dass man jene Vollmachten zu den dort genannten „Verhandlungen vor den Gerichten“ rechnet, hergeleitet werden, da Abs. 4, wie das Wort „übrigen“ ergiebt, nur Verhandlungen ausserhalb des administrativen Verfahrens (Abs. 1), des Prozessverfahrens (Abs. 2) und des Verfahrens zur Sicherung des Beweises (Abs. 3) betrifft.

Andererseits kann dahingestellt bleiben, ob Abs. 2 die Prozessvollmachten umfasst hat; denn jedenfalls geht die Stempelpflichtigkeit aus dem Stemp.-St.-G. v. 7. März 1822, Tar.-Pos. „Vollmachten“ hervor, und dies ist weder durch § 16 des Ger.-Kost.-G. v. 10. Mai 1851, noch durch § 2 Abs. 2 des D. G.-K.-G. geändert worden. Jetzt sind durch § 35 Abs. 1 des Stemp.-St.-G. v. 31. Juli 1895 die auf die Stemp.-St. bezüglichen Vorschriften in § 43 des Ges. v. 11. Juni 1874 aufgehoben. Es liegt jedoch kein Anhalt dafür vor, dass eine Stempelfreiheit in höherem Masse gewährt werden sollte, insbesondere bezieht sich § 4c des neuen Ges. nur auf Urkunden, die im Rahmen des eigentlichen Enteignungsverfahrens errichtet werden. Für die Vollmacht der Kl. sind deshalb (aus Tarif-No. 73 Abs. 4) 4 M. mit Recht erfordert. Ebenso gerechtfertigt ist aber auch die Nachforderung von 3 M. 50 Pf. für die Vollmacht des Eigentümers, denn diese ermächtigte auch „zur Empfangnahme von Geldern und Sachen aller Art, sowie von Dokumenten und zur Vertretung in dem etwaigen Konkurse über das Vermögen des Gegners“. Die Ermächtigung betraf also nicht nur den Empfang der eingeklagten Entschädigung. Es kann deshalb dahingestellt bleiben, ob eine solche stempelfrei sein würde, denn die thatsächlich erteilte Ermächtigung ging weiter, und deshalb war (vgl. § 10 Abs. 3 des Stemp.-St.-G.) Tarif-No. 73 Abs. 1 zur Anwendung zu bringen.

Nr. 107. Entsch. des Handelsgerichts in Brüssel.

Vom 3. März 1900.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. VIII. Nr. 10. S. 367.)

Aktivlegitimation. Der Eigentümer der Sendung, welcher aus dem Frachtbrief nicht ersichtlich ist, hat kein Klagerecht gegen die Eisenbahn.

Am 27. September 1897 waren durch die Spediteure Lorel & Cie. in Bremen der Eisenbahn zur eilgutmässigen Beförderung für die Vorstellungen des Cirkus Wulff, in Brüssel, Eisenkonstruktionen übergeben worden, welche angeblich infolge eines groben Fehlers der belgischen Staatsbahnen erst am 27. Oktober am Bestimmungsorte angekommen sind.

Wulff, und beziehungsweise Lorel & Cie, diese letzteren für Rechnung und als Mandatare des ersteren, verklagten die Eisenbahn auf Zahlung von Fr. 5000 Schadenersatz. Die Eisenbahn erhob Einwendungen gegen die Zulässigkeit der Klage, soweit diese von Wulff angestrengt war.

Das Gericht hat diese Einwendungen als berechtigt erklärt. Gründe:

Dass die Parteien über den Inhalt des Frachtbriefes einig sind und dass sich daraus ergiebt, dass der Frachtbrief von Lorel & Cie. als Absender persönlich und nicht als Beauftragte des Wulff unterzeichnet

ist; dass der Name des Wulff überhaupt im Frachtbriefe nicht vorkommt, und zwar weder als Absender, noch als Empfänger, noch in irgend einer andern Art;

dass daher, welches immer die privaten Abmachungen zwischen Wulff und Lorel & Cie. gewesen sein mögen, der Kläger Wulff sich gegen die Staatsbahn nicht auf einen Frachtvertrag stützen kann, an welchem er nicht teilgenommen hat;

dass, damit der Auftraggeber gemäss Art. 1994 des C. C. gegen die Person, welche der Beauftragte sich substituiert hat, direkt auftreten kann, es notwendig war, dass der letztere dem Substituierten das Vorhandensein des Auftrages, welchen er ausführen soll, zur Kenntnis gebracht hat;

dass dies im vorliegenden Falle nicht geschehen ist;

dass, wenn die französische Rechtsprechung zugelassen hat, dass ein Eigentümer als solcher gegen den Transportunternehmer direkt klagbar werden kann, wenn es sich um Gepäck handelt, dies mit Rücksicht auf die besondern Bedingungen, unter denen die Einschreibung des Gepäcks in den Bahnhöfen statthat, geschieht, und es nicht ebenso ist, wenn es sich um den Transport von Gütern handelt, wo der Frachtvertrag sowohl nach dem Gesetz vom 12. August 1891 als nach dem Berner Uebereinkommen durch den Frachtbrief nachgewiesen wird, von welchem dieses Uebereinkommen selbst das Formular enthält;

dass daher die von Wulff angestrengte Klage unzulässig ist;

dass die Zulässigkeit der Klage, soweit sie von Lorel & Cie. angebracht wurde, nicht bestritten ist und dass die Staatsbahn, unter Bezugnahme auf den Art. 40 des Berner Uebereinkommens, die Vergütung der Transportkosten anerbietet;

dass eine Deklaration des Interesses an der Lieferung nicht stattfand, und dass es auch nicht nötig ist, zu untersuchen, ob ein grober Fehler seitens der Staatsbahn vorliegt und demnach Art. 41 des Berner Uebereinkommens anzuwenden wäre, da nach dem Inhalt der eingebrachten Klage Lorel & Cie. nicht den Ersatz eines persönlich erlittenen, sondern den Ersatz des dem Wulff entstandenen Schadens verlangen;

dass Lorel & Cie. auch nicht etwa irgend eine Entschädigung an Wulff bezahlt haben oder zu einer solchen verurteilt worden sind, und dass sie einen Anspruch aus dem Frachtvertrag auf Grund eines von einem Dritten, der dem Frachtvertrag fremd ist, erlittenen Schadens nicht geltend machen können;

dass daher das von der Staatsbahn gemachte Anerbieten genügend ist.

Nr. 108. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes.

Vom 6. März 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl XIII. Nr. 60. S. 1365.)

1. Der von einer Actiengesellschaft bei Begebung eigener Actien über den Nominalbetrag erzielte Mehrbetrag stellt sich nicht als Theil des Actiencapitals, sondern als Gewinn der Actiengesellschaft dar.

2. Die in den §§ 5, 7 und 10 des Gesetzes vom 18. September 1892, R.-G.-Bl. Nr. 171, für den Fall der Erhöhung des Actiencapitals einer zum Geschäftsbetriebe im Inlande zugelassenen ausländischen Actiengesellschaft oder Commandit-Gesellschaft auf Actien vorgesehene Gebühr ist von dem Nominalbetrage und nicht von dem Uebernahmspreise der für Zweke des inländischen Geschäftsbetriebes emittirten neuen Actien zu bemessen.

Nach den §§ 5, 7 und 10 des Gesetzes vom 18. September 1892, R.-G.-Bl. Nr. 171, unterliegen ausländische Actiengesellschaften, welche zum Geschäftsbetriebe im Inlande zugelassen werden, für jenen Theil ihres Capitals in Actien und Obligationen, welchen sie dem inländischen Geschäftsbetriebe zu widmen beabsichtigen, der Stempelgebühr nach Scala II; die Höhe des Capitalsbetrages, von welchem diese Gebühr zu entrichten ist, wird mit Berücksichtigung der Verhältnisse vom Finanzminister bestimmt und finden diese Bestimmungen auch auf die späteren Actienemissionen sinngemässe Anwendung. Wenn im § 5 des bezogenen Gesetzes vom „Capital in Actien" gesprochen wird, so kann darunter nur dasselbe verstanden werden, was in den Artikeln 207, 209 und 210 des Handelsgesetzbuches als „Gesellschaftscapital", als „Grundcapital" einer Actiengesellschaft bezeichnet wird, nämlich die Summe der Nominalbeträge der von der Actiengesellschaft ausgegebenen Actien. Wenn nun eine Actiengesellschaft, wie im vorliegenden Falle thatsächlich geschehen ist, bei der Begebung eigener Actien einen höheren Betrag als den Nominalbetrag dieser Actien erzielt, so stellt sich der Mehrbetrag nicht als Theil des Actiencapitals, sondern als Gewinn der Actiengesellschaft dar. Mag nun auch dieser Begebungsgewinn zu Zwecken des inländischen Betriebes bestimmt sein und verwendet werden, so kann derselbe dennoch nicht der Gebühr nach § 5 des Gesetzes vom 18. September 1892, R.-G.-Bl. Nr. 171, unterworfen werden, weil sich dieser Gewinn weder als „Capital in Actien", noch als „Capital in Obligationen" der Actiengesellschaft darstellt und weil nur diese beiden Posten der gesellschaftlichen Vermögensbilanz die Grundlage für die Bemessung der bezeichneten Gebühr bilden können.

Wenn der Regierungsvertreter bei der öffentlichen mündlichen Verhandlung auf die Bestimmung des zweiten Absatzes des § 6 der Gesellschaftsstatuten hingewiesen hat, worin allerdings der Minimalcours für die Begebung der neuen Actien festgesetzt erscheint, so ist darauf hinzuweisen, dass die Aufnahme dieser Bestimmung in den Statuten in

Gemässheit der im Deutschen Reiche für Actiengesellschaften zu jener Zeit geltenden Vorschriften (Artikel 209a und 215a des Handelsgesetzbuches in der Fassung des deutschen Reichsgesetzes vom 18. Juli 1884) geboten war, dass aber im ersten Absatze des § 6 der Statuten die Fixirung des Nominalbetrages der neu emittirten Actien mit Mk. 1,000.000 mit der grössten Deutlichkeit ausgesprochen ist.

Die angefochtene Entscheidung befindet sich demnach, insofern sie nebst dem Nominalbetrage der neu emittirten Actien auch den Begebungsgewinn der Gebührenbemessung unterworfen hat, im Widerspruche mit der bezeichneten Bestimmung und musste daher in Gemässheit des § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, als gesetzlich nicht begründet aufgehoben werden.

Nr. 109. Entsch. des Oesterr. Eisenbahnschiedsgerichts.

Vom 23. April 1900.

(Allg. Tarif-Anz. XIX. Nr. 32. S. 508.)

Entschädigungsansprüche wegen äusserlich nicht erkennbarer Mängel, deren Feststellung nicht spätestens innerhalb sieben Tage nach der Empfangnahme des Gutes gemäss § 71 E.B.R. erfolgte, sind erloschen.

Nach § 90, al. 1, E.B.R., erlöschen mit der Bezahlung der Fracht und Annahme des Gutes alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage. Hiervon sind allerdings in demselben Paragraphen mehrere Ausnahmen statuirt, von welchen jedoch für den concreten Fall bloss jene des § 90, Punkt 4, E.B.R., in Betracht kommen könnte. Nach den Bestimmungen desselben haftet die Bahn für Entschädigungsansprüche wegen äusserlich nicht erkennbarer Mängel, deren Feststellung nach der Annahme erfolgt ist, jedoch nur dann, wenn unmittelbar nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Empfangnahme des Gutes der Antrag auf Feststellung gemäss § 71, E.B.R., bei der Eisenbahn oder bei dem zuständigen Gerichte eingebracht wurde. Vorliegenden Falles ist die Sendung am 9. Juni 1899 vom Wiener Lagerhause bezogen und die Fracht bezahlt worden, während erst am 8. Juli 1899 reclamirt wurde. Da durch die Versäumung dieser siebentägigen Frist des § 90, Z. 4, lit. a, E.B.R., der klägerische Anspruch präcludirt erscheint, war das Klagebegehren aus diesem Grunde abzuweisen, und kam das Schiedsgericht gar nicht in die Lage, auf die Zulassung des im § 78, al. 5, E.B.R., vorgesehenen und von der Klägerin angebotenen Sachverständigenbeweises darüber, dass das Manco nach den Umständen des concreten Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, zu erkennen.

Abhandlungen.

4.

Ueber Verschulden des Beschädigten bei Unzurechnungsfähigkeit desselben. Eine Studie zum Oesterreichischen Eisenbahnhaftpflichtgesetze.

Von **Dr. Emanuel Tilsch,**

Advokat und Privatdozent a. d. böhm. Universität Prag.

Das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869 Nr. 27 R.G.Bl. bestimmt im § 1: „Wenn durch eine Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn die körperliche Verletzung oder die Tödtung eines Menschen herbeigeführt wird, so wird stets vermuthet, dass die Ereignung durch ein Verschulden der Unternehmung oder derjenigen Personen eingetreten sei, deren sie sich zur Ausübung des Betriebes bedient". Die processuale Bedeutung dieser Bestimmung ist die, dass der Beschädigte ein Verschulden der Eisenbahnunternehmung nicht zu beweisen braucht (§ 270 Satz 1 C.P.O.); der Beweis des Gegentheiles, nämlich des Mangels eines Verschuldens, ist blos insoferne zulässig, als ihn das Gesetz nicht ausschliesst (§ 270 Satz 2 C.P.O.). In § 2 des Haftpflichtgesetzes wird nun in der That der Gegenbeweis nur in beschränktem Masse zugelassen; die Unternehmung kann sich nämlich von der Ersatzleistung nur dann und in dem Masse befreien, „als sie beweist, dass die Ereignung nur durch einen unabwendbaren Zufall (höhere Gewalt — vis major) oder durch eine unabwendbare Handlung einer dritten Person, deren Verschulden sie nicht zu vertreten hat, oder durch Verschulden des Beschädigten verursacht wurde". Jeder andere Gegenbeweis ist daher gemäss § 2 des citirten Gesetzes und § 270 Satz 2 C.P.O. ausgeschlossen. Würde die Unternehmung blos den Mangel eines Verschuldens ihrerseits[1]), blos einen gewöhnlichen, nicht als „unabwendbar" qualificirten Zufall noch so klar beweisen, so würde sie dieser Beweis doch nicht von der Haftung befreien, es bliebe (nach dem Wortlaute des Gesetzes) doch die praesumptio juris et de jure für ihr Verschulden.

In Wirklichkeit haftet die Unternehmung daher auch für den (gemeinen) Zufall[2]); dies ist die materiell-rechtliche Folge der Ausschliessung des Gegen-

[1]) Vgl. Entsch. d. Deutsch. Reichsger. XIV Nr. 19: „. . . die Ausführungen des Oberlandesgerichtes (lassen) die nöthige Begründung vermissen. Im Wesentlichen wird nur dargelegt, dass den Bediensteten der Geklagten ein Verschulden nicht beizumessen sei. Darauf kommt es . . . . nicht an".

[2]) Der Unternehmer haftet gewissermassen für den Zufall, den er durch den Betrieb ermöglicht hat (cf. § 1311 a. b. G.B.). Vgl. Randa: Náhrada škody § 3; Entsch. d. Deutsch. Reichsger. XIV Nr. 19: „(Das Gesetz) macht (den Unternehmer) schlechthin

beweises. Die Wendung, dass das Verschulden „vermuthet" wird, wurde in dem Haftpflichtgesetze offenbar nur deshalb gebraucht, um das Gesetz mit dem sonst im bürgerlichen Rechte herrschenden (oder vom Gesetzgeber als herrschend vorausgesetzten) Verschuldungsprincipe in Uebereinstimmung zu bringen, dem Principe nämlich, dass nur schuldhaft zugefügter Schaden ersetzt wird (§§ 1295, 1306 a. b. G.B.). Deshalb wurde vermöge einer unwiderlegbaren Vermuthung ein Verschulden auch dort fingirt, wo in Wirklichkeit gar kein Verschulden vorliegt. Das Verursachungsprincip wurde künstlich auf das Verschuldungsprincip reducirt [3]).

Die ersten zwei Exculpirungsgründe haben das Merkmal der „Unabwendbarkeit" gemein; es soll gleichgiltig sein, ob ein „unabwendbarer" Zufall oder eine „unabwendbare" Handlung eines Dritten vorliegt [4]). Das Merkmal der Unabwendbarkeit wird beim dritten Exculpirungsgrunde, als welcher das Verschulden des Beschädigten angeführt ist, nicht erfordert. Dieser Exculpirungsgrund ist es, welcher uns vornehmlich interessirt. Ueber die Bedeutung des Wortes Verschulden in diesem Zusammenhange sind die Meinungen getheilt. Während die Praxis unter dem Verschulden ein schuldhaftes Verhalten (im Sinne des § 1294 Satz 3 a. b. G.B.) versteht [5]), erblickt die Theorie zumeist [6])

für den angerichteten Schaden verantwortlich, mit der einzigen Ausnahme, wenn höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des . . . Verletzten den Schaden verursacht hat. Sonach trifft das Gesetz an sich auch solche Fälle, wo erwiesenermassen kein Verschulden des Unternehmers oder seiner Gehilfen, sondern ein zufälliges Vorkommniss den Schaden herbeiführte". Vgl. hierzu Unger: Handeln auf eigene Gefahr, 1893, S. 90: „. . . (es) würde der Unternehmer dennoch durch den Nachweis, dass ihm selbst solches Verschulden (culpa levissima) nicht zur Last fällt, von der Haftung für innere Betriebsunfälle nicht befreit, da er principell für den subjectiv unverschuldeten Schaden zu haften hat".

[3]) Es ist ein „Versuch einer theoretischen Begründung und Rechtfertigung der strengen Haftpflicht . . ., welcher hiermit . . . eine subjective Wendung und Unterlage gegeben wird". (Unger l. c. S. 64 VIII. Nr. 8 über Fr. 5, § 6 D. de obl. et act. 44. 7.) Die blosse Causalität wird zur Begründung nicht für genügend erachtet. Vgl. auch Randa: Haftung der Eisenbahnunternehmungen (Sep.-Abdr. aus der „G. Z." 1869 S. 23; Unger l. c. S. 85, XI. Nr. 9; Bar in Grünhut's Zeitschrift IV, S. 81 Nr. 84.

[4]) Im Reichshaftpflichtgesetze vom 7. Juni 1871 ist die unabwendbare Handlung eines Dritten nicht besonders hervorgehoben § 1: „. . . soferne er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des . . . Verletzten verursacht ist"), sondern wird unter den weiteren Begriff der höheren Gewalt subsumirt. Vgl. R. Merkel: Collision rechtmässiger Interessen. 1895 S. 195 Nr. 1.

[5]) Siehe die von Krasnopolski im Staatswörterbuch Bd. I. S. 370 citirten Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes (Röll 309, 399, 465, 467; 1887 Nr. 41; 1888 Nr. 12; 1889 Nr. 7, 10; 1890 Nr. 28, vgl. auch Nr. 18, 1891 Nr. 1, 1892 Nr. 3, Gl.-U.-W. 13049), ferner die Entscheidungen im „Právník 1882 S. 226, 1883 S. 692, 1886 S. 510, 1891 S. 391, 1897 S. 534. Eine Entscheidung, in welcher unter Verschulden blosse Verursachung ohne Schuld verstanden worden wäre, ist mir nicht bekannt. Auch das Deutsche Reichsgericht verlangt schuldhaftes Verhalten, vgl. die Entscheidungen I Nr. 24, IV Nr. 6, XIII Nr. 6, XXXVIII Nr. 42; ferner die Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichtes X Nr. 96, XIX Nr. 86, XXI Nr. 75. Vgl. auch Eger: Reichshaftpflichtgesetz IV. Aufl. S. 124 ff.

[6]) Unger: Handeln auf eigene Gefahr, 1893 S. 94; Krasnopolski im Staatswörterbuch I. S. 370; Frankel in Grünhut's Zeitschrift XXII, 1895 S. 540; Krainz-Ehrenzweig II, § 394 Nr. 24. In Betreff Deutschlands vgl. insbesondere Wendt:

auch in dem nicht schuldhaften Verursachen des Unfalles durch den Beschädigten selbst ein Verschulden desselben im Sinne des § 2 des Haftpflichtgesetzes. Man spricht hier von einem „objectiven" Verschulden a contrario des subjectiven. Mit Rücksicht auf diese Auffassung wird dann auch im Falle der Beschädigung eines Kindes oder eines Wahnsinnigen die Einwendung des Verschuldens des Beschädigten zugelassen, während nach der erstgenannten Ansicht diese Einwendung in einem solchen Falle ausgeschlossen wäre [7]).

Die Ansicht der Praxis, dass zur Exculpirung schuldhaftes, nicht blos subjectiv indifferentes, obzwar causales Verhalten des Geschädigten erfordert wird, halte ich für die richtige. Für sie spricht nicht nur der Wortlaut des Gesetzes, sondern meiner Ansicht nach auch die Absicht des Gesetzgebers, sie führt ausserdem zu einem abgeschlosseneren Gesammtbilde der Haftpflicht.

Was den Wortlaut anbelangt, so sprechen sämmtliche Regeln der sogenannten grammatischen Interpretation für diese Ansicht.

Es besteht wohl kein Zweifel, dass die „eigenthümliche" Bedeutung (§ 6 a. b. G. B.) des Wortes „Verschulden" eben Verschulden und nicht Verursachen ist. Das Eigenthümliche im Verschulden (gegenüber dem blossen Verursachen) besteht eben in dem subjectiven Momente. Gerade in dem Zusammenhange, in welchem dieses Wort im Haftpflichtgesetze gebraucht wird, tritt seine „eigenthümliche" Bedeutung scharf hervor, und zwar sowohl gegenüber der vorhergehenden „Handlung" einer dritten Person, als auch gegenüber dem nachfolgenden Verbum: „verursacht". Das Gesetz sagt: „durch Verschulden ... verursacht"; in diesem Zusammenhange geht es gar nicht an, für Verschulden Verursachen zu substituiren. Man kann doch nicht annehmen, dass das Gesetz sagen wollte: „durch Verursachen . . . verursacht". Hätte es diesen Sinn ausdrücken wollen, so wäre das Verbum „verursacht" (vom Beschädigten verursacht) genügend gewesen. Durch das Wort „Verschulden" wird das bereits im Verbum ausgedrückte Verursachen näher bestimmt und diese nähere Bestimmung kann in nichts Anderem bestehen, als worin die Eigenthümlichkeit (differentia specifica) des Verschuldens dem Verursachen gegenüber besteht, nämlich in dem subjectiven innerlichen Momente.

Es ist wohl auch nicht zu leugnen, dass die „gewöhnliche" Bedeutung (§ 655 a. b. G. B.) des Wortes: Verschulden das subjective Moment mitenthält [8]), dass dieser Ausdruck in diesem Sinne ein juristischer terminus technicus ist [9]), dass insbesondere auch die österreichische Gesetzgebung (z. B. § 1294 a. b. G.B). und Doctrin constant mit diesem Ausdrucke den in Rede stehenden Sinn ver-

Eigenes Verschulden in den Jahrbüchern für Dogmatik XXXI, 1892 S. 176 flg.; Croissant: Eigenes Verschulden und Handlungsunfähigkeit 1893 (darüber Frankel l. c.). Vgl. jedoch auch Merkel: Collision S. 192.

[7]) Die in Note 5 angeführten Entscheidungen betreffen sämmtlich zurechnungsfähige Beschädigte. Einen (noch nicht veröffentlichten) Fall der Beschädigung eines Kindes werde ich weiter unten mittheilen.

[8]) Heyne: Deutsches Wörterbuch III, 1895 sub Verschulden: schuldige Ursache an etwas sein; Sanders Handwörterbuch: sich etwas zu Schulden kommen lassen, durch Schuld des Subjectes als Folge eintreten machen.

[9]) Vgl. Unger in Grünhut's Zeitschrift XV S. 683 Nr. 29.

bindet [10]). Dem gegenüber geht es meiner Ansicht nach nicht an, sich auf die Ausdrucksweise des § 876 a. b. G.B. („wenn der versprechende Theil selbst und allein an seinem .... Irrthum Schuld ist“) zu berufen [11]). Abgesehen davon, dass diese Ausdruckweise ganz vereinzelt vorkommt und dass es selbst in diesem Falle nicht nöthig ist, „Schuld“ objectiv zu fassen [12]), ist zwischen den Redensarten „Schuld sein“ und „durch Verschulden verursachen“ ein bedeutender Unterschied.

Was die erste anbetrifft, so wird das Wort Schuld daselbst in einer besonderen (formelhaften) Fügung, in einer stehenden Verbindung gebraucht; in dieser Fügung kommt dem Worte Schuld eben ein allgemeinerer verblasster Sinn zu [13]). Um ein naheliegendes anderes Beispiel zu geben, Niemand wird bei der Redensart: „es ist Schade“ an Ersatz dieses „Schadens“ denken. Die artikellose Verbindung des (eventuell auch klein geschriebenen) Substantivs mit dem Verbum stempelt hier wie dort die Wendung zu einer abgeschliffenen und einheitlichen Phrase. Nicht dasselbe lässt sich von der Wortverbindung: „durch Verschulden des Beschädigten verursacht“ sagen. Dieselbe ist nicht leicht (légère) hingeworfen, sondern die einzelnen Wörter sind künstlich offenbar mit Bedacht aneinander gereiht und jedes einzelne Wort behält auch seinen eigenthümlichen Sinn [14]).

Hat ein Bild nicht leicht verständliche Perspective, so pflegen die Maler wohl zu sagen: Man muss sich nur hineinsehen, dann geht es schon auseinander. Ich will nun nicht in Abrede stellen, dass trotz allem die Möglichkeit nicht absolut ausgeschlossen ist, unter Anwendung einer besonderen methodus dirigendi intentiones sich in den Gesetzestext so hineinzudenken, dass unter Verschulden auch blosses Verursachen verstanden würde. Es fragt sich jedoch, ob triftige Gründe vorhanden sind, das Fernliegende dem Naheliegenden vorzuziehen. Auch dies muss aber verneint werden.

Die Statuirung des dritten Exculpirungsgrundes beruht meiner Ansicht nach auf nachstehenden legislativen Gründen:

---

[10]) Das Haftpflichtgesetz selbst gebraucht in § 1 den Ausdruck „Verschulden“ in dem sonst üblichen technischen Sinne, es wird subjectives Verschulden als Rechtfertigungsgrund der Haftung vermuthet. Auch im § 2 anlässlich der Festsetzung des zweiten Exculpirungsgrundes („... dritten Person, deren Verschulden sie nicht zu vertreten hat“) ist unter Verschulden ein Verschulden im Sinne des § 1 gemeint, nämlich ein wirkliches oder vermuthetes subjectives Verschulden.

[11]) Unger: Handeln auf eigene Gefahr S. 77 Nr. 8 (vgl. Grünhut's Zeitschrift XV S. 683 Nr. 29); Krasnopolski a. a. O.; Pfaff: Gutachten 1880, S. 37 Nr. 109; Derselbe in Grünhut's Zeitschrift VIII, S. 704 Nr. 222.

[12]) Denn ein argumentum a contrario (dass sonst der Vertrag nicht bestünde) ist auch bei noch so weitem oder engem Fassen der „Schuld“ ausgeschlossen (§ 875, Satz 1).

[13]) Der Bedeutungswerth des Wortes ist dann: Ursache, Veranlassung zu etwas; trotzdem bleibt ihm zumeist der Gefühlswerth in der dämmernden Association: „sofern dies nicht so ist, wie es sein sollte“ (vgl. Sanders sub Schuld) und dadurch unterscheidet es sich von der nüchternen „Ursache“.

[14]) Man kann darum wohl sagen: Das schlechte Wetter ist schuld daran; aber keineswegs: Es wurde durch Verschulden des schlechten Wetters verursacht.

Der Betrieb einer Eisenbahn ist mit Gefahr für die körperliche Sicherheit von Menschen verbunden, das ist: durch den Eisenbahnbetrieb ist bereits eine relativ grosse Anzahl von Ursacheelementen körperlicher Beschädigungen gesetzt, so dass zur Ergänzung derselben zur Vollursache eine relativ geringe Anzahl von Ursacheelementen genügt [15]). Diese Beschaffenheit des Eisenbahnbetriebes würde an sich ein Motiv des Verbotes abgeben. Der Grund, dass das Verbot nicht erfolgt, liegt in der Nützlichkeit der Eisenbahnen. Der Gesetzgeber kann sich der Erwägung nicht verschliessen, dass die allgemein Wohlfahrt besser bestellt ist, wenn Eisenbahnen bestehen, als wenn sie nicht bestünden, und sieht sich daher genöthigt, diesem gefährlichen Unternehmen gegenüber Stellung zu nehmen [16]). Der Widerstreit zwischen den von den Motiven der Gefährlichkeit einerseits und der Nützlichkeit andererseits geforderten Massregeln wird in der Weise gelöst, dass der Betrieb von Eisenbahnen nicht verboten, aber dem Betriebsunternehmer eine verschärfte Haftung auferlegt wird. Er hat dafür zu sorgen, dass die Ergänzung der durch den Eisenbahnbetrieb gegebenen Ursacheantheilen zur erfüllten Ursache einer körperlichen Beschädigung nicht eintrete, es wird ihm die Sorge für die Abwendung dieser von wo immer kommenden Ergänzungen auferlegt.

In dieser Hinsicht hat er jedoch nicht nur, wie selbstverständlich, alle (polizeilichen) Vorschriften, welche die Hintanhaltung von Unfällen bezwecken, zu befolgen, sondern er hat abzuwenden, was sich überhaupt abwenden lässt, was abwendbar ist. An der „Unabwendbarkeit" findet seine Haftung eine natürliche Grenze [17]). Auf diesem Gesichtspunkte beruhen die ersten zwei Exculpirungsgründe. Es kommt bei denselben blos auf die Unabwendbarkeit an [18]). Der Begriff der Unabwendbarkeit ist allerdings schwer klar zu fassen [19]); für unsere Zwecke genügt es, festzuhalten, dass die Haftung des Eisenbahn-

---

[15]) Ausgegangen wird von dem sogenannten wissenschaftlichen Begriffe der Ursache als der Gesammtheit der Bedingungen (Ursacheelementen, Ursacheantheilen, Causalitätsfactoren) eines Erfolges a contrario des (unklaren) Begriffes der Ursache in der Umgangssprache, welche aus dem Complexe der Ursacheelemente eines, zumeist ein dynamisches (a contrario der statischen — „Umstände") oder das zeitlich zuletzt eingetretene hervorhebt und mit der Benennung Ursache belegt.

[16]) Finger in der „Jur. Vierteljahrsschrift" 1889, S. 95: „Die Gesetzgebung wird sich . . . vor Erlassung eines allgemeinen Verbotes, gewisse Handlungen zu unternehmen, die sich in zahlreichen Fällen als gefährlich gezeigt haben, die Frage beantworten müssen, ob diese Handlungen, die sie vom erwähnten Gesichtspunkte aus zu verbieten Willens ist, nicht bisweilen nothwendig sind, . . . ob der Schutz der Rechtsgüterwelt in dieser Form nicht einen bedeutenden Nachtheil auf der anderen Seite — durch Wegfall dieser Handlungen — zur Folge haben kann". Vgl. auch Rümelin: Gründe der Schadenszurechnung 1896, S. 45 flg.

[17]) Vgl. Bar in Grünhut's Zeitschrift IV, S. 78, welcher anführt, dass die englisch-amerikanische Praxis ohne besondere Vorschrift über „vis major" zu ähnlichen Resultaten gelangt, wie die deutsche Praxis auf Grund des Haftflichtgesetzes (Randa: Náhrada S. 62 Nr. 55). Vgl. auch Croissant l. c. S. 50 unten. Es kann eben nur Menschenmögliches verlangt, respective erwartet werden (ultra posse . . .; impossibilium . . .).

[18]) Vgl. Note 4.

[19]) Es ist der alte Streit über die Bedeutung der „vis major" überhaupt und im Sinne des Haftpflichtgesetzes insbesondere.

unternehmers über die gewöhnliche Culpahaftung hinaus ausgedehnt werden sollte. Es wird offenbar vorausgesetzt, dass zwischen der Haftung bis exclusive Unabwendbarkeit und der gewöhnlichen Haftung für Culpa ein Unterschied besteht[20]), und dass, wenn man von ersterer letztere abzieht, ein Rest übrig bleibt, welcher eben für die Haftung des Eisenbahnunternehmers charakteristisch ist.

Indem der Gesetzgeber dem Eisenbahnunternehmer diese verschärfte Haftung auferlegt, erwartet er jedoch auch von Jedem, welcher sich mit dem Unternehmen in Berührung setzt oder mit demselben in Berührung kommt, dass er auf das Plus der Haftung des Unternehmers nicht sündige, sondern, der Gefährlichkeit des Unternehmens bewusst, sich einer umsichtigen Handlungsweise befleissige. Auf diesem Gesichtspunkte beruht der dritte Exculpirungsgrund: das Verschulden des Beschädigten. In Folge des Verschuldens des Beschädigten entfällt die Plushaftung (über Culpa hinaus bis Unabwendbarkeit) und verbleibt nur die Haftung für concurrirende gewöhnliche Culpa.

Die Erwartung, dass Jeder sich im Contacte mit der Eisenbahn einer vorsichtigen Handlungsweise befleissigt (diligentia), kann Unzurechnungsfähigen gegenüber nicht gehegt werden; ihnen gegenüber versagt auch die exceptio doli vel culpae. Dieses Resultat enthält eine Unbilligkeit nicht[21]). Die für Eisenbahnen regelmässige Haftung reicht bis zur Unabwendbarkeit; aus dem Grunde, weil der Schadenersatzanspruch unbillig erschiene, wird eine Ausnahme für den Fall statuirt, dass sich der Beschädigte selbst eines dolosen oder culposen Verhaltens schuldig gemacht hat[22]). Dieser Grund trifft aber im fraglichen Falle nicht zu, weshalb die für Eisenbahnen regelmässige und durch die Gefährlichkeit des Unternehmens begründete Haftung bis exclusive Unabwendbarkeit platzgreift. Die Bahn befindet sich diesem Zufalle gegenüber in keiner besseren, aber auch in keiner schlimmeren Lage als anderen Zufällen gegenüber. (Schluss folgt im nächsten Heft.)

---

[20]) Vgl. Note 2.

[21]) Anderer Ansicht Wendt a. a. O.

[22]) Vgl. § 6 letzter Absatz des Unfallversicherungsgesetzes vom 28. December 1897 Nr. 1 R.G.Bl.: „Dem Verletzten steht ein Anspruch auf Schadenersatz nicht zu, wenn er den Betriebsunfall vorsätzlich herbeigeführt hat“. Hier wird der Anspruch durch dolus ausgeschlossen, im Haftpflichtgesetze durch dolus und culpa (§ 1294 in fine a. b. G.B.). Die Möglichkeit, dass ein Gesetz, welches dem Unternehmer die Haftung für gewisse Zufälle auferlegt, dieselbe nur dann ausgeschlossen habe, wenn die Handlung des Verletzten die Kriterien einer zurechenbaren Culpa an sich trägt, wird auch von Frankel l. c. anerkannt; als Beispiele werden von ihm angeführt: § 150 des preuss. Bergges. und § 12 des österr. Entwurfes einer Bergschädennovelle vom Jahre 1892. Warum sollte dies nicht auch im Haftpflichtgesetze der Fall sein, wenn der Wortlaut dafür spricht? Vgl. auch Art. 4 des schweiz. Haftpflichtgesetzes vom 5. Juli 1871: „Wenn nachgewiesen werden kann, dass der Getödtete oder Verletzte sich durch eine verbrecherische oder unredliche Handlung oder mit wissentlicher Uebertretung polizeilicher Vorschriften mit der Transportanstalt in Berührung gebracht hat, so kann kein Schadenersatz im Sinne des Art. 1 (Bau einer Eisenbahn) und 2 (Betrieb einer Eisenbahn) dieses Gesetzes gefordert werden, selbst wenn der Unfall ohne sein Verschulden eingetreten sein sollte“.

5.

§ 567 des Deutschen Bürgerlichen Gesetzbuchs ist auf Zustimmungsverträge gemäss § 6 des Preuss. Kleinbahn-Gesetzes vom 28. Juli 1892 unanwendbar.

Von Professor **Dr. Karl Hilse** in Berlin.

Bekanntlich hat das Reichsgericht bei wiederholter Prüfung die Rechtsauffassung vertreten, dass in Preussen diejenigen Verträge, durch welche Wegeherren den Bahnunternehmern die Benutzung öffentlicher Wege zum Bau oder Betrieb von Kleinbahnen gegen eine Gebrauchsgebühr oder Gewinnbetheiligung einräumen, dem Miethsstempel unterliegen, und ist hierbei auch nach Erlass des Kleinbahn-Gesetzes vom 28. Juli 1892 verblieben, weshalb es die Zustimmung zur Wegebenutzung gemäss § 6, soweit sie in Vertragsform zustande gekommen ist, gleichfalls für miethssteuerpflichtig erklärt hat. Hieraus wird die Ansicht verbreitet, dass nach der Rechtsprechung des Reichsgerichtes das Rechtsverhältniss, welches durch die Zustimmung zur Wegebenutzung hergestellt wird, Miethe oder Pacht im Sinne des Bürgerlichen Rechtes sei, man es in ihm also mit Verhältnissen des Bürgerlichen Rechtes zu thun habe. In dieser Allgemeinheit hat das Reichsgericht jedoch bisher nicht geurtheilt. Es hat vielmehr die öffentlichrechtliche Natur von Rechtsgeschäften, welche die Ueberlassung öffentlicher Wege zur Benutzung für Bahnzwecke zum Gegenstande haben, anerkannt und nur in stempelfiskalischer Hinsicht die Zustimmungsverträge den Miethsverträgen gleichgestellt.

Sämmtliche bisher entschiedenen Fälle waren, soweit das Preuss. Landrechtsgebiet in Frage kommt, unter dessen Herrschaft abgeschlossen. Weil jedoch der Begriff Miethe nach B.G.B. § 535 und A.L.R. I 21 § 258 im Wesentlichen gleich ist, und weil ferner nach E.G. z. B.G.B. Art. 105 unverkennbar das Preuss. Kleinbahnen-Gesetz neben dem Bürgerlichen Rechte fortbesteht, ist die Frage keineswegs müssig, ob in Preussen für Zustimmungsverträge zur Wegebenutzung für Bahnzwecke die Vorschriften über Miethe unbedingt massgebend, mithin Abweichungen von den Grundsätzen des Bürgerlichen Rechtes unstatthaft sind.

Eine brennende Frage in dieser Richtung geht dahin, ob Wegebenutzungszustimmungsverträge der Fristenbeschränkung aus B.G.B. § 567 unterliegen, also auf eine Dauer über 30 Jahre nicht geschlossen werden dürfen. Sie ist unbedingt zu verneinen.

Das Preuss. Gesetz vom 28. Juli 1892 § 13 überlässt dem Staate bezw. den von diesem zur Ertheilung der Bahngenehmigung betrauten Behörden die Wahl, ob das zu genehmigende Unternehmen auf Zeit beschränkt oder dauernd gestattet werden soll. Die Bahngenehmigung ist in Preussen ein Ausfluss des Bahnhoheitsrechtes. Weil die Bahnen zur Erfüllung von Staatsaufgaben und zur Förderung von Staatszwecken tauglich sind, ist dem Staate deren Ausführung und Betrieb dergestalt vorbehalten, dass er beides entweder selbst besorgen oder Dritten überlassen darf, während ohne seinen Willen die Anlage und der Betrieb von Bahnen rechtlich unmöglich ist. Dies Bahnhoheitsrecht ist

ausschliesslicher Vorbehalt des Staates und steht nicht etwa den ihm untergeordneten Verwaltungskörpern (Verbänden, Gemeinden) kraft ihrer Eigenschaft als Glieder bei Verwaltung des Staates zu. Hieraus folgt weiter, dass Verbände und Gemeinden gleichfalls einer Verleihung der Bahngenehmigung bedürfen, um zur Anlage und zu dem Betriebe von Bahnen gelangen zu können.

Durch die Bahngenehmigung überlässt der Staat ein ihm zuständiges Recht an den Beliehenen, gehen also hoheitliche Befugnisse auf diesen über. Weil nun der Staat gesetzlich darin nicht beschränkt ist, die Genehmigung auf mehr als 30 Jahre zu ertheilen, ihm sogar dauernde und damit unkündbare Verleihung eingeräumt ist, kann es in der Absicht des Gesetzgebers nicht gelegen haben, die Wegeherren, welchen er eine Mitwirkung bei Anlage und Betrieb von Kleinbahnen durch das Zustimmungsrecht gemäss § 6 eingeräumt hat, ihm selbst gegenüber zu Gewalthabern dergestalt zu machen, dass sein Wille hinsichtlich der Befristung dem ihrigen unterworfen sei. Dies wäre jedoch der Fall, wenn die Befristung der Zustimmung dem Wegeherrn mit der Wirkung zustände, dass die Genehmigungsdauer nicht länger währen dürfe, oder wenn die Frist des B.G.B. § 567 ohne Weiteres für die Benutzungszustimmung massgebend sein würde. Bei Einbringen und Berathung des Kleinbahngesetzes war zwar das B.G.B. noch nicht erlassen. Durch die veröffentlichten Entwürfe war jedoch die Absicht der Reichsgesetzgebung bekannt, der Begründung dauernder Miethsverhältnisse durch Festsetzung einer höchsten Frist entgegenzuwirken, weshalb der Preussische Gesetzgeber den § 13 nicht aufgenommen haben würde, wenn er das Zutreffen des B.G.B. § 567 auf Benutzungszustimmung im Sinne des § 6 annehmen konnte.

Für die Bemessung der Genehmigungsfrist sind ausschliesslich Gründe des Gemeinwohles massgebend. Innerhalb der Genehmigungsfrist soll die Kapitalstilgung zu erreichen sein, ohne andererseits zu einer Vertheuerung der Beförderungsleistung zu führen, § 14 Abs. 3. Ein zweckmässiges Mittel, gleichzeitig Beides zu erreichen, ist die Fristenverlängerung, weshalb sie aus Gründen des Gemeinwohles geboten sein kann. Würde dem Staate dies Mittel benommen sein, so bestände für ihn die Zwangslage, entweder die Genehmigung für gemeinnützige Bahnen zu versagen, weil ihr muthmasslicher Ertrag einer Kapitalstilgung binnen kurzer Zeit entgegen sein würde, oder übermässig hohe Fahrpreise zu bewilligen und damit vor deren Benutzung künstlich abzuschrecken. Beides widerspricht dem Gemeinwohl.

Nun sind Gründe nicht ersichtlich, warum den Wegeherren gegenüber verwehrt sein solle, gewisse Benutzungsarten auf Zeiten zu begründen, welche zur Förderung des Gemeinwohles zweckmässig erscheinen. Insbesondere liegt hier die Besorgniss nicht vor, dass missbräuchlich dauernde Nutzungsrechte geschaffen werden und damit ungesunde wirthschaftliche Zustände im Volksleben entstehen würden. Aus den entwickelten Gründen folgt, dass B.G.B. § 567 für Benutzungszustimmungen unanwendbar ist, dass solche vielmehr zeitlich unbegrenzt oder auf mehr als 30 Jahre ertheilt werden dürfen, und dass der so zustimmende Wegeherr das Recht nicht für sich hat, nach Ablauf von 30 Jahren die Zustimmung zurückzuziehen und dies Vorgehen auf B.G.B. § 567 zu stützen.

6.

Die rechtliche Natur der Eisenbahn-Wagenmiete.

Von **Dr. M. Höltzel** in Hamburg.

(Schluss.)[1]

Von welcher Seite erhalten die Eisenbahnen nun aber Deckung für die ihnen durch die Wagenmiete erwachsenden Ausgaben und wie ist sie zu berechnen? Darauf ist nun einzugehen, um die juristische Seite der Sache klar zu stellen.

Die Beantwortung dieser Frage ist einfach. Der gegenseitige Wagenaustausch ist ein Hilfsmittel des Eisenbahntransports, es muss deshalb die für die Wagenbenützung zu leistende Entschädigung in den Selbstkosten des Eisenbahntransports mit inbegriffen sein. Als Teil dieser Selbstkosten ist sie in ihrem ganzen Umfang in der für die Transportleistung zu vergütenden Fracht enthalten und zwar als Selbstkosten der Tara der Nutzlast; sie bildet also einen Teil des sog. festen Tarifbestandteils, der selbst wieder aus zwei Faktoren zusammengesetzt ist. Diese Faktoren sind die eigentlichen Fortbewegungskosten und zweitens die Kosten für Verzinsung und Tilgung des Kapitals und der Abnutzung der Wagen. Es bleibt dabei ausser Betracht, dass eine Abnutzung auch ohne Benutzung stattfindet. Dieser zweite Teil bildet die Wagenmiete. Während der erste Teil dieser Entschädigung für die Wagenbenützung rechtmässig dem Transporteur zusteht für die Beförderung der Tara, ist der zweite Teil (die Wagenmiete) vom Frachtführer, dem sie in der Form von Tarifanteilen zugewiesen wird, dem Wageneigentümer zurückzuerstatten; es ist die Gegenleistung für das Recht der Benützung der Transportmittel. Dieser Rückersatz ist der Gegenstand der Wagenmieteabrechnung.

Die Wagenmiete ist also ein Ersatz für das Recht der Benützung des Wagens von Seiten des Transporteurs an den Wageneigentümer. Ich zitiere die Worte des Referenten de Richter beim IV. internationalen Eisenbahnkongress in St. Petersburg von 1892:

> „En résumé, le principe sur lequel reposent les règles, c'est que la charge doit payer son voyage, ou en d'autres termes, que la Compagnie sur la ligne de laquelle un wagon étranger circule, et qui reçoit une part de la recette perçue pour la charge qu'il contient, doit payer pour l'usage du véhicule une somme en rapport avec la distance parcourue“ [2]).

Das Wesen der Wagenmiete liegt darin, dass nicht ein Preis einseitig festgesetzt sein kann für eine Leistung, deren Wertung der leistenden Bahn allein obliegt, wie es der monopolähnliche Charakter den Eisenbahnen bei der Preisbildung in ihrem Fracht- und Personenverkehr gestattet. Im Gegenteil

[1]) s. Bd. XVI S. 345 f. dieser Zeitschrift.

[2]) Bulletin de la Commission internationale du Congrès des chemins de fer. Band VI, Nr. 6 von 1892, S. 1257.

treten bei der Wagenmiete die Verwaltungen abwechselnd zu einander in das Verhältnis des Leistenden und des Empfängers und ihr eigenes Interesse gebietet deshalb, den Mietsatz möglichst niedrig zu halten. Es kommt aber noch hinzu, dass es sich jeweilig nicht allein um eine Leistung der transportirenden Bahn handelt, dieser vielmehr auch das Recht eingeräumt wird, den fremden Wagen wie einen eigenen zu benützen; ein Recht, das zu Gunsten des Wageneigentümers bewertet werden und im Mietsatz zum Ausdruck kommen muss. Dieser Mietsatz ist ferner nicht wie die Transportkosten von der Menge der zu befördernden toten Last abhängig. Er ist mit anderen Worten nicht dem sog. Preisgesetz des Verkehrs unterworfen, sondern er bleibt innerhalb gewisser Grenzen und Zeiträume stabil. Seine Festsetzung ist das Ergebnis eines zwischen den die Verkehrsbeziehungen pflegenden Bahnen abgeschlossenen Vertrags, der, von Zeit zu Zeit den veränderten Verhältnissen entsprechend, einer Neuregelung bedarf. Dadurch erlangt die Wagenmiete auch mehr den Charakter einer Gebühr denn eines stetig schwankenden Marktpreises.

[Anm.: Preis und Gebühr sind zwar zwei verschiedene Bezeichnungen für denselben Begriff; ich habe aber doch geglaubt, hier eine Unterscheidung annehmen zu müssen, um anzudeuten, dass die Wagenmiete nicht den durch Angebot und Nachfrage beeinflussten Preisschwankungen unterworfen ist, sondern einseitig und konkurrenzlos und (für längere Zeiträume) unabänderlich festgesetzt wird, wobei keine Wahl bleibt, ob die Bedingungen annehmbar sind, oder nicht.

In den Eisenbahngesetzen und -Erlassen wird freilich der Ausdruck Gebühr zur Bezeichnung der Gegenleistung für die Inanspruchnahme der Verkehrsanstalten durchweg vermieden, und ausserdem verstosse ich dabei auch noch gegen den schulmässigen Begriff der Gebühr. Jedoch ist dieser recht umstritten.

Am engsten zieht den Kreis Schall (Schönberg's Handbuch der politischen Ökonomie 1891, Band III, Seite 97), der den Gebührenbegriff ausschliesslich an „Amtshandlungen zur Verwirklichung wesentlicher Staatszwecke“ knüpft. Stein (Finanzwissenschaft II, S. 250) unterscheidet „eigentliche Gebühren“ für die rein amtliche Arbeit und „Regaliengebühren“ für die Benutzung eines Regals. Alle diese und andere Definitionen stimmen darin überein, dass sie den Gebührenbegriff für untrennbar halten von irgend einem Staatszweck.

Das scheint mir aber viel zu eng und wenn auch historisch begründet, doch nicht gerechtfertigt zu sein. Warum soll ein und dieselbe Handlung bei der einen juristischen Person eine Gebühr sein, im Sinne der gebräuchlichen Definition, und bei der andern nur eine Gebühr im Sprachgebrauch? Aus dem einzigen Grunde, weil im ersten Fall beispielsweise der Fiskus und im andern eine Actiengesellschaft die juristische Person ist!

Auch wenn man die Richtigkeit dieser Rubrizierung bestreitet, so steht doch immerhin fest, dass nach den Grundsätzen, die der Berechnung der Wagenmiete des deutschen Systems s. Z. zu Grunde gelegt wurden, die Wagenmiete nicht ein Gegenstand privatwirtschaftlichen Erwerbs, eine Finanzquelle

sein soll, sondern nach dem Gebührenprinzip zu bemessen ist, als ein blosses Entgelt für eine Leistung. Diese Leistung ist die Übergabe des Wagens zur Weiterbeförderung, mit gleichzeitiger Einräumung der beliebigen Benützung.

Es liegt also eine zweiseitige Obligation vor. Die Leistung beruhte seither auf freier und daher auch jederzeit kündbarer Vertragsschliessung, da bisher nur in wenigen Fällen eine gesetzliche Verpflichtung zum Verkehr mit andern Bahnen bestand. Das schweizerische Transportgesetz von 1875 hatte die Pflicht zur Weiterbeförderung auch auf ausländische Bahnen aufgenommen; dagegen anerkannte das deutsche Handelsgesetzbuch von 1861 die Transportpflicht nur innerhalb der eigenen Strecke (Art. 422) und noch das letzte Betriebsreglement eine solche nur innerhalb des eigenen Landes (§ 46). Erst das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr hat hier Wandel geschaffen und die Bahnen aller beteiligten Länder zu einer Transportgemeinschaft zusammengeschlossen und die Verpflichtung aufgestellt, einen direkten und durchgehenden Verkehr zu gestatten und durchzuführen (Art. 1 und 5 und Schlussprotokoll)[1].

Nach den Gesetzen des heutigen Verkehrs ist es also eine unabweisbare Verpflichtung, den Wagen der fremden Bahn zur Weiterbeförderung zu übergeben und zur Benützung zu überlassen.

Die Gegenleistung für die Benützung des Wagens ist die Wagenmiete, soweit das Rechtsgeschäft nicht zu einem Naturaltausche wird, wie beim russischen System. Dieses Letztere stellt für beide Parteien die gleichen Verpflichtungen auf: es kennt für die Regel keine Umwertung und Aufrechnung der Leistungen, sondern einfach den Austausch von Wagen gegen Wagen. Es stellt also juristisch ein Tauschgeschäft vor. Anders aber verhält es sich bei den übrigen Eingangs angeführten Systemen.

Nach Meili „liegt eine locatio conductio rei vor, wenn Bahnen unter sich Lokomotiven, Wagen u. s. w. vermieten“[2]. Der Begriff der Sachmiete im engeren Sinn erscheint aber für die Wagenmiete zu eng. Denn diese lässt nur den Gebrauch einer vertretbaren Sache ohne Fruchtgenuss zu, während die Pacht ausserdem auch zur Ziehung von Früchten, hier also einer Transportleistnng berechtigt.

---

[1]) In der Litteratur ist die juristische Charakterisierung dieses Verbandes allerdings noch nicht völlig übereinstimmend. Meili spricht in seiner Schrift, Internationale Eisenbahnverträge (Hamburg 1887) S. 45, von einer „internationalen Zwangsgemeinschaft, vermöge deren die betreffenden Linien als eine wirtschaftliche und juristische Einheit erscheinen“. Dieser Gedanke kehrt wieder bei Meili „Die internationalen Unionen über das Recht der Weltverkehrsanstalten und des geistigen Eigenthums“ (1889 S. 34 35). Andere Juristen sprechen von einer „gesetzlichen Transportgemeinschaft“. Vgl. z. B. Gerstner, Internationales Eisenbahnfrachtrecht (1893) S. 99. Auf S. 411/12 sagt dieser Schriftsteller, dieses „Gemeinschaftsverhältnis“ sei kein freiwilliges, sondern ein den Eisenbahnen durch das Übereinkommen auferlegtes. Ich verweise ferner auf Rosenthal, Internationales Eisenbahnfrachtrecht (1894) S. 49. Dieser Autor findet, der Ausdruck „obligatorische oder gesetzliche Transportgemeinschaft“ verdiene vor andern den Vorzug.

[2]) Meili, Das Recht der modernen Verkehrsanstalten (Leipzig 1888) S. 51.

In einem besonderen Fall hat denn auch das schweizerische Bundesgericht entschieden, dass ein Pachtverhältnis vorliege [1]), wenn Eisenbahnwagen auf fremden Bahnen laufen, und in dem angeführten Fall mag diese Konstruktion zutreffen. Es handelte sich um Mitbenützung einer Teilstrecke, bezw. einer Station der Nordostbahn durch einzelne Betriebsmittel und ganze Züge der Vereinigten Schweizerbahn, also um einen an ein bestimmtes Eisenbahngleis gebundenen Verkehr. Hier könnte man sich darauf berufen, dass die Eisenbahnwagen zum Eisenbahngleise in einem untrennbaren Abhängigkeitsverhältnis stehen. Allein wenn ich auch anerkenne, dass dieses Abhängigkeitsverhältnis vorhanden ist, so erscheint es mir für die Beurtheilung des Rechtsverhältnisses beim Wagenübergang durchaus unerheblich. Das entscheidende Merkmal liegt meiner Ansicht nach nicht sowohl darin, dass es sich um Fahrzeuge handelt, die auf Eisenbahnschienen zu laufen bestimmt sind, als vielmehr darin, dass die Wagen Transportbehälter sind, die in grossen Spielräumen, nicht bloss in den Grenzen ihrer Gattung, sondern auch ihrer Eigentumsmerkmale, sich gegenseitig vertreten können. Die Eisenbahnwagen als solche können also nicht als Immobilien betrachtet werden.

Dies ergiebt sich auch deutlich aus der Praxis. Die Wagenparke der Eisenbahnverwaltungen weisen eine recht erhebliche Zahl von Wagengattungen auf, die unter Umständen ebenso bedeutende Unterschiede in Grösse, Bauart und Wert zeigen, ohne dass dies für den Übergang der Wagen rechtliche oder wirtschaftliche Folgen irgend welcher Art hätte. Ebenso ist es bei der Beladung der Wagen in der Regel ganz gleichgültig, welche Wagengattung gerade in Benützung genommen wird; ja es liegt in den meisten Fällen ganz im Belieben der unteren Eisenbahnorgane, welche Wagengattung zur Beladung und in der Folge zum Übergang auf eine fremde Bahn bestimmt wird. Aber selbst wenn eine bestimmte Wagengattung notwendig wird, ist es wieder durchaus unerheblich, welcher Wagen der gewünschten Gattung gerade zur Verfügung steht und gewählt wird, selbst aus den Wagen verschiedener Verwaltungen. Der Umstand, welcher Wagen gelegentlich zur Übergabe an eine fremde Bahn gelangt, hängt also lediglich vom jeweiligen Vorrat oder vom Zufall ab und die Folgen sind für die Verwaltungen für alle Wagen und Wagengattungen dieselben: die Erstattung eines bestimmten Mieteertrags, der — wenigstens beim deutschen System [2]) — für alle Fahrzeuge, ohne Rück-

---

[1]) In einem Rechtsstreit aus dem vertragsmässig geregelten Mitbenutzungsrecht der Station Gossau der V.S.B. durch die N.O.B. wird im Urteil vom 15. November 1893 u. A. ausgeführt: „Insoweit hier eine zwangsweise Mitbenutzung fremden Eigentums gegen Entgelt stattfindet, ist ein der Expropriation ähnliches Verhältnis vorhanden; ein wesentlicher Unterschied besteht aber darin, dass hier kein dingliches Recht an fremder Sache erworben wird. Es liegt vielmehr ein pachtähnliches Verhältnis vor, zu dessen Bestellung ein gesetzlicher Kontrahierungszwang besteht. Das von der Anschlussbahn zu leistende Entgelt soll ein Äquivalent für das Recht der Mitbenutzung sein". Vergl. Entscheidungen des schweizer. Bundesgerichts (Jahrgang 1893) Band XIX S. 751.

[2]) Bisher war diese Uniformität nicht streng durchgeführt und noch das letzte V.W.U. von 1889 hatte für die achträdrigen Personen- und Gepäckwagen der württbg.

sicht auf Grösse, Bauart und Wert sich gleichbleibt. Bei einigen Bahnen allerdings hängt der Mieteertrag noch von der Grösse und Bauart, oder der Bestimmung des Wagens ab (d. h. mit welchen Zügen er zu laufen bestimmt ist), aber auch in solchen Fällen ist die einzige für den Wagenaustausch in Betracht kommende Eigenschaft des Wagens sein Eigentumsmerkmal und seine Nummer, Eigenschaften, durch welche er sich von den übrigen Wagen seiner Art unterscheidet.

Von einer Pacht der Eisenbahnwagen beim gegenseitigen Wagenaustausch kann nach dem Gesagten nicht die Rede sein; aber auch die gesetzlichen Voraussetzungen der reinen Sachmiete treffen, wie noch gezeigt werden soll, auf das fragliche Rechtsverhältnis nicht vollständig zu.

In der Natur des Eisenbahnbetriebs liegt es, dass die Eisenbahnwagen infolge von Unfällen häufig genug Beschädigungen ausgesetzt sind. Mag nun die Ursache dieser Unfälle sein welche sie wolle, für den Wagen selbst, bezw. für die demselben zugefügte Beschädigung ist jeder Unfall, der eine Wagenbeschädigung zur Folge hat, als ein den Mieter treffender Zufall anzusehen: es ist, ohne Rücksicht auf die Natur und Grösse des entstandenen Schadens, die Beschädigung zu betrachten, als im Verlaufe eines ordnungsmässigen Gebrauchs entstanden. Der Fall, dass böswillige Absicht, grobe Fahrlässigkeit oder Schuld eines Dritten (d. i. Nichteisenbahnbediensteter) vorliegt, ist im V.W.U. § 22 Abs. 1 d besonders vorgesehen und geregelt.

Bei der Sachmiete bestehen nun die Verpflichtungen des Mieters u. A. in der Rückgabe der Sache nach gemachtem Gebrauch und Schadensersatz für absichtliche oder fahrlässige Beschädigungen; für solche Verschlechterungen der Sache, welche durch ordnungsmässigen Gebrauch oder durch Zufall entstehen, hat er dagegen nicht aufzukommen. Wie so eben ausgeführt, ist dagegen jede im Eisenbahnbetrieb entstandene Beschädigung fremden Rollmaterials generell als durch ordnungsmässigen Gebrauch entstanden zu betrachten, und solche Beschädigungen hätte, wenn auf die Wagenmiete die Bedingungen der locatio conductio rei zutreffen sollten, der Mieter, d. h. die benutzende Verwaltung, nicht zu ersetzen. Dies trifft aber beim gegenseitigen Wagenaustausch nicht vollständig zu, da hier unter gewissen Umständen die benutzende Verwaltung für den entstandenen Schaden einzutreten hat. Diese Umstände sind geregelt in den Abschnitten E und F des V.W.U. „Beschädigung und Wiederherstellung der Wagen" und „Vergütung der Ersatz- und Wiederherstellungskosten". Danach hat die benutzende Verwaltung, abgesehen von den übrigen Bestimmungen, einen den Betrag von 40 Mark übersteigenden Schaden zu ersetzen und zu tragen und zwar ohne Rücksicht auf die Ursache der Beschädigung[1]). Bei grösseren Beschädigungen, oder bei

---

Staatsbahn die (einzige) Ausnahme zugelassen, dass für deren Benützung die doppelten Mietsätze zu entrichten seien. Im neuesten Übereinkommen von 1897 ist auch diese Ausnahme weggefallen.

[1]) Die Schadensbeträge sind „von derjenigen Verwaltung zu ersetzen, bei welcher sie zuerst den anrechnungsfähigen Betrag erreichten, auch wenn die Schäden teilweise schon auf rückliegenden Bahnen entstanden waren". Eine Ausnahme findet nur in solchen

solchen Beschädigungen, die eine Auswechslung der Achsen und Räder notwendig machen, hat der Vermieter (Wageneigentümer) die Ersatzstücke gegen Rückgabe der alten, auf eigene Kosten zu liefern [1]).

Daraus geht deutlich hervor, dass der Mieter unter gewissen Bedingungen auch für solche Verschlechterungen, die durch ordnungsmässigen Gebrauch entstanden sind, aufzukommen hat. Überdies ist der Natur der Sache nach in sehr vielen Fällen eine Rückgabe des Fahrzeugs in seiner ursprünglichen Beschaffenheit nicht möglich, vielmehr kann nur eine generische Rückgabe der übergebenen Sache stattfinden, ohne Rücksicht darauf, ob der erwachsene Schaden vor der Rückgabe beseitigt worden ist oder nicht. Dadurch ist denn auch die Möglichkeit ausgeschlossen, das durch den gegenseitigen Wagenaustausch eingegangene Rechtsverhältnis als locatio conductio rei im strengen Sinn zu definieren, wenn auch einzelne Charakterzüge dieser Rechtsregel zutreffen würden. Da sich diese Art von Rechtsgeschäften in dem gegebenen Rahmen nicht unterbringen lässt, scheint auf den ersten Blick nichts anderes übrig zu bleiben, als den gegenseitigen Wagenaustausch mit seiner Folge der Wagenmiete als eine locatio conductio rei sui generis zu definieren: es ist ein für sich selbst bestehendes Rechtsgeschäft, das der reinen Sachmiete am nächsten kommt [2]).

Diese Definition trifft auf alle übrigen Systeme, mit Ausnahme des russischen, zu, da die verschiedenen Übereinkommen, abgesehen von der Höhe des normirten Schadensersatzes, ganz analoge Bestimmungen enthalten, und das deutsche und das französische System überdies auch in der Höhe des Schadensersatzes (40 M. bezw. 50 Frcs.) miteinander übereinstimmen.

Fällen statt, „wo ein Dritter (Nichteisenbahnbediensteter) Ersatz geleistet hat“ (§ 22 Abs. 1 d). Ausserdem haftet „für Brandschaden in Ermangelung ausdrücklicher anderweitiger Vereinbarung die benutzende Verwaltung nicht“ (§ 22 Abs. 1 f.).

[1]) „Achsen und Räder sind stets von der Eigentumsverwaltung gegen Rückgabe des alten Materials unentgeltlich zu ersetzen“ (§ 22 Abs. 1 a).

[2]) Die begriffliche Festhaltung der Miete liesse sich freilich dadurch rechtfertigen, dass man sagen würde, die Kontrahenten haben die normalen civilrechtlichen Liberierungsgründe des Mieters bis zu einem bestimmten Schadensquantum vertraglich ausgeschlossen. Und, alles wohl erwogen, dürfte diese juristische Konstruktion zutreffender sein, da eben jene besonderen Rechtsfolgen nicht auf dem gesetzlichen Begriffe der Miete, sondern auf einer vertraglichen Verständigung beruhen.

7.

Die Bedeutung des bürgerlichen Gesetzbuches für die Eisenbahn-Verwaltungen mit besonderer Berücksichtigung des Preussischen Rechts. Ein Ueberblick.

Von **Keiner**,
Amtsgerichtsrath in Wetzlar.

(Schluss.) [1])

§ 5. Das Sachenrecht des B.G.B. in seiner Bedeutung für das Eisenbahnwesen.

Das B.G.B. unterscheidet nicht zwischen beweglichen und unbeweglichen Sachen, stellt vielmehr den beweglichen Sachen die „Grundstücke“ gegenüber. Gewisse Rechte (bisher Immobiliarrechte genannt) unterliegen den sich auf Grundstücke beziehenden Vorschriften (vergl. § 1017 B.G.B. Art. 196 E.G. z. B.G.B.).

I. Aus dem Recht der beweglichen Sachen sind für das Eisenbahnwesen von besonderer Bedeutung die Vorschriften in den §§ 978—983 über Funde bei Behörden und Verkehrsanstalten. Die in den Geschäftsräumen oder Beförderungsmitteln gefundenen Gegenstände sind der Behörde oder der Verkehrsanstalt oder ihren Angestellten abzuliefern. Der Finder hat keinen Anspruch auf Finderlohn. Meldet sich der Verlierer nicht, dann ist die Behörde (Verkehrsanstalt), nachdem die Empfangsberechtigten in einer öffentlichen Bekanntmachung zur Anmeldung ihrer Rechte unter Bestimmung einer Frist aufgefordert worden sind, nach Ablauf dieser Frist berechtigt, die Sache zu versteigern. Der Versteigerungserlös fällt, wenn sich auch nachträglich der Berechtigte nicht meldet, nach Ablauf von drei Jahren an den Fiskus oder sonstigen Eisenbahnunternehmer. Ist gefundenes Geld abgeliefert worden oder ist die Versteigerung ohne öffentliche Bekanntmachung erfolgt (z. B. im Fall des § 980 Abs. 2 B.G.B.), so beginnt die dreijährige Frist erst nach einer öffentlichen Bekanntmachung, durch welche die Berechtigten zur Anmeldung ihrer Rechte aufgefordert werden. Alle Bekanntmachungen erfolgen durch Aushang an der Amtsstelle mit sechswöchiger Frist, wie übereinstimmend für die Behörden und Anstalten des Reichs und Preussens durch die Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 16. Juni 1898 (R.G.Bl. S. 912) und den

[1]) s. Bd. XVII S. 66 ff. dieser Zeitschrift.

gemeinschaftlichen Erlass der Preussischen Minister vom 18. November 1899 angeordnet ist.

Vgl. den Aufsatz von Hilse, Band 16 S. 165 dieser Zeitschrift.

II. Das Recht des B.G.B. über Grundstücke ist bei dem werthvollen Grundbesitz der Eisenbahnen natürlich von grösserer Bedeutung.

1. Einer Bestimmung des Begriffs „Grundstück" enthält sich das B.G.B. als entbehrlich, dagegen stellt es den Begriff der „Bestandtheile" eines Grundstücks in den §§ 94—98, den Begriff „Zubehör" in den §§ 97, 98 B.G.B. fest. Die Gleise sind als mit dem Grund und Boden fest verbundene Sachen als wesentliche Bestandtheile der Eisenbahngrundstücke anzusehen; dagegen sind diejenigen Anschlussgleise, welche den Zwecken von Privatpersonen (Fabriken) dienen und von der Eisenbahnverwaltung unter Vorbehalt eines Kündigungsrechtes für Rechnung des Anschlusssuchenden hergestellt und unterhalten werden, nicht Bestandtheile der Grundstücke, denn sie sind nur zu einem vorübergehenden Zweck mit dem Grund und Boden verbunden, § 95 B.G.B. Erlass des Preuss. Finanzministers vom 31. Mai 1899 Eis.-Ver.-Bl. S. 200.

2. Was den Erwerb und die Veräusserung von Grundstücken angeht, so ist zu unterscheiden zwischen dem obligatorischen Vertrag, durch den sich der eine Theil verpflichtet, das Eigenthum an einem Grundstücke zu übertragen, und dem dinglichen Eigenthumsübertragungsact.

Der erstere Vertrag ist nach § 313 B.G.B. nur gültig (vgl. die §§ 125, 128 B.G.B.), wenn er gerichtlich oder notariell beurkundet ist. Darin liegt eine erhebliche Formerschwerung gegenüber dem bisherigen Recht. Indess lässt art. 142 E.G. die landesgesetzlichen Vorschriften unberührt, welche für die Beurkundung dieses Vertrags andere Behörden oder Beamte für zuständig erklären. Von diesem Vorbehalt hat Preussen in art. 12 § 2 Ausf.-Ges. zum B.G.B. Gebrauch gemacht: Danach ist, wenn einer der Vertragschliessenden durch eine öffentliche Behörde vertreten wird, für die Beurkundung des Vertrags auch der Beamte zuständig, welcher von dem Vorstand der zur Vertretung berufenen Behörde (für Preussische Staatseisenbahnen also der Eisenbahndirektion) oder von der vorgesetzten Behörde bestimmt ist. Der Beamte tritt nicht als Vertreter der Behörde auf, sondern als Urkundsperson. Er hat die über Aufnahme von Urkunden bestehenden Vorschriften, auf die in art. 12 § 4 verwiesen wird, zu beobachten. Diese Vorschriften betreffen: a) Die Unfähigkeits- oder Untauglichkeitsgründe für den Urkundsbeamten und die in besonderen Fällen hinzuzuziehenden Zeugen, b) besondere Bestimmungen über Verhandlungen mit tauben, stummen oder am Sprechen verhinderten und blinden Personen, c) die Förmlichkeiten des Protokolls, d) die Zuziehung eines Dolmetschers, zu dessen Beeidigung der Beamte berechtigt ist. Wie schon bisher nach dem Preussischen Gesetz vom 7. Mai 1872 wird der Mangel der in § 313 B.G.B. vorgeschriebenen Form dadurch geheilt, dass das Grundstück dem Erwerber aufgelassen und auf seinen Namen im Grundbuch eingetragen wird.

Ueber den dinglichen Eigenthumsübertragungsact bestimmen die §§ 873,

925 B.G.B.'s: Zur Uebertragung des Eigenthums an einem Grundstück ist die Einigung des Berechtigten und des anderen Theiles über den Eintritt der Rechtsänderung und die Eintragung der Rechtsänderung in das Grundbuch erforderlich. Diese Einigung (Auflassung) muss bei gleichzeitiger Anwesenheit beider Theile vor dem Grundbuchamt erklärt werden (vgl. auch § 20 der Reichsgrundbuchordnung vom 24. März 1897). Von der durch art. 143 E.G. gegebenen Ermächtigung, zur Beurkundung der Auflassung auch ein anderes Gericht als das Grundbuchamt, einen Notar u. s. w. für zuständig zu erklären, hat Preussen lediglich für Grundstücke die im bisherigen Geltungsbereich des Rheinischen Rechts belegen sind, gemäss art. 26 des Ausf.-Ges. z. B.G.B. Gebrauch gemacht. Grundbuchämter sind in Preussen nach art. 1 Preuss. Ausf.-Ges. zur Reichsgrundbuchordnung vom 26. September 1899 die Amtsgerichte. Nur diese sind zur Beurkundung der Auflassung — vorbehaltlich der Besonderheit für das Rheinische Rechtsgebiet — zuständig, nicht der nach art. 12 § 3 Ausf.-Ges. z. B.G.B. bestimmte Beamte.

Für den grössten Theil der Preussischen Monarchie gilt nach art. 186 E.G. z. B.G.B., § 87 der Reichsgrundbuchordnung in Verbindung mit der Preussischen Verordnung vom 13. November 1899 (G.S. S. 519) das Grundbuch mit dem 1. Januar 1900 als angelegt. Die bisher geführten Bücher gelten als Grundbücher im Sinn der Reichsgesetze. Soweit das Grundbuch als angelegt gilt, ist für den Grundbuchverkehr das Reichsgrundbuchrecht massgebend.

Aus der Allg. Verfügung des Justizministers zur Ausführung der Grundbuchordnung vom 20. November 1899 (Just.-M.-Bl. S. 349) ist hervorzuheben, dass bei Eintragungen für den Fiskus derjenige Theil seines Vermögens, zu welchem das eingetragene Grundstück gehört, durch einen dem Namen des Berechtigten in Klammern beizufügenden Zusatz (z. B. „Preussischer Fiskus, Eisenbahnverwaltung") bezeichnet werden kann.

Indess ist die Eintragung der Grundstücke der Eisenbahn in das Grundbuch, wenn sie auch die Regel bilden wird, nicht unbedingt erforderlich. Nach § 90 der Reichsgrundbuchordnung kann durch landesherrliche Verordnung bestimmt werden, dass die Grundstücke des Fiskus, gewisser anderer Personen des öffentlichen Rechts, sowie solche Grundstücke, welche einem dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahnunternehmen gewidmet sind, nur auf Antrag ein Grundbuchblatt erhalten. Steht Demjenigen, welcher hiernach von der Verpflichtung zur Eintragung befreit ist, das Eigenthum an einem Grundstücke zu, über das ein Blatt geführt wird, oder erwirbt er ein solches Grundstück, so ist auf seinen Antrag das Grundstück aus dem Grundbuch auszuscheiden, wenn es nicht belastet ist. Auf Grund dieses Vorbehalts bestimmt art. 1 der Preuss. Verordnung vom 13. November 1899 (G.S. S. 519), dass die Grundstücke des Reichs, des Preussischen Staats, gewisser Körperschaften, sowie die Grundstücke, welche einem dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahnunternehmer gewidmet sind, ein Grundbuchblatt nur auf Antrag des Eigenthümers oder des Berechtigten erhalten sollen.

Für die Eintragung des Ausscheidens eines für einen Anderen im Grundbuch eingetragenen, vom Fiskus u. s. w. erst erworbenen Grundstückes ist zu-

nächst die von dem Grundbuchamt zu beurkundende Auflassung erforderlich, dagegen gelten besondere Vorschriften für die Uebertragung des Eigenthums an einem Grundstück, welches im Grundbuch nicht eingetragen ist und auch nach der Uebertragung nicht eingetragen zu werden braucht, gemäss dem auf Grund des art. 127 E.G. z. B.G.B. erlassenen art. 27 des Preuss. Ausf.-Ges. hierzu. In einem solchen Fall ist lediglich die Einigung des Veräusserers und des Erwerbers über den Eintritt der Eigenthumsübertragung erforderlich, die gerichtlich oder notariell beurkundet werden muss. Zu dieser Beurkundung ist, wenn einer der Betheiligten durch eine öffentliche Behörde vertreten ist, in Preussen auch der in art. 12 § 2 Ausf.-Ges. z. B.G.B. bestimmte Beamte zuständig.

Dass die bestehenden Vorschriften über den Erwerb von Grundstücken für den Staat und die Veräusserung von Staatsgrundstücken, über die Veräusserung von Eisenbahngrundstücken sowie über die den Behörden in dieser Beziehung eingeränmten Befugnisse (vgl. z. B. § 7 des Preuss. Ges. vom 3. November 1838, § 159 des Gesetzes vom 1. August 1883, Bekanntmachung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 5. Mai 1886) unberührt bleiben, ergiebt sich daraus, dass dies Normen des öffentlichen Rechts sind.

Daneben gelten für juristische Personen die Erwerbsbeschränkungen des art. 7 Preuss. Ausf.-Ges. z. B.G.B. (vgl. auch art. 6 Preuss. Verordnung vom 16. November 1899).

3. Bahneinheiten.

Durch art. 112 E.G. z. B.G.B. sind zunächst die Vorschriften des Preussischen Gesetzes vom 19. August 1895, betreffend das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung in diese aufrecht erhalten. Die Bahneinheit bildet nach diesem Gesetz einen Gegenstand des unbeweglichen Vermögens, für die ein besonderes Bahngrundbuch geführt wird. Sie ist eine universitas iuris im Sinne des bisherigen gemeinrechtlichen Sprachgebrauchs. Das B.G.B. hat diesen Begriff nirgends aufgenommen, setzt aber den Begriff eines Vermögens als bekannt voraus (Motive III S. 29, 30). Die Bahneinheit ist somit ein landesgesetzliches Rechtsgebilde, das aus dem Landesgesetz heraus zu bestimmen ist. Nach § 83 der Reichsgrundbuchordnung bleiben die besonderen Bahngrundbücher bestehen, § 46 der Just.-Min.-Verf. vom 20. November 1899 (Just.-Min.-Bl. S. 349) belässt es auch bei der durch die §§ 10, 11 des Gesetzes geordneten Einrichtung der Bücher. In Beziehung auf die Zwangsvollstreckung findet § 870 C.P.O. Anwendung.

Bleiben hiernach auch die grundlegenden Bestimmungen des Gesetzes vom 19. August 1895 unangetastet, so kommt dem neuen Recht doch insofern eine bedeutende Einwirkung zu, als an Stelle des zu seiner Ergänzung dienenden Preussischen Grundbuch- und Zwangsvollstreckungsrechtes (vgl. die §§ 16, 32) die entsprechenden Vorschriften des Reichsrechts getreten sind, und zwar zufolge art. 32 des Preuss. Ausf.-Ges. zur Grundbuchordnung vom 26. September 1899, des § 1 Abs. 2 E.G. zum Zwangsversteigerungsgesetz vom 24. März 1897, in Verbindung mit art. 4 E.G. z. B.G.B., des art. 47 des Preuss.

Ausf.-Ges. z. Zwangsversteigerungsgesetz vom 23. September 1899. Hervorzuheben aus den eingetretenen Aenderungen sind die folgenden:

a) § 5 Abs. 1 Satz 3 ist durch den inhaltlich im Wesentlichen gleichen §892 B.G.B., betreffend den öffentlichen Glauben des Grundbuchs, ersetzt.

b) Der Erwerb einer Bahneinheit (§ 16) unterliegt dem § 313 B.G.B. und dem neuen Grundbuchrecht. Das Letztere gilt auch von dem Erwerb sonstiger dinglicher Rechte. Umfang, Wirkung, Uebertragung und Aufhebung dieser Rechte bestimmen sich, soweit nicht ausserhalb des allgemeinen Grundbuchrechts liegende besondere Bestimmungen getroffen sind, nach dem Reichsgrundbuchrecht.

c) § 17 Satz 1 hat seine Bedeutung verloren, weil nach § 19 der Reichsgrundbuchordnung (abweichend vom Preussischen Gesetz vom 5. Mai 1872 § 19) auch auf Grund einer vor Eintragung des Eigenthümers von diesem abgegebenen Bewilligung jetzt allgemein die Eintragung einer Hypothek erfolgen kann.

d) § 17 Satz 2 ist nach art. 35 Preuss. Ausf.-Ges. z. B.G.B. auch auf Rentenschulden zu erstrecken (Begründung zu art. 30 Entwurfs des Ausf.-Ges. zur Grundbuchordnung).

e) Die besonderen Vorschriften über Theilschuldverschreibungen auf den Inhaber (§§ 20—31) bleiben trotz der Regelung dieser Materie in den §§ 1187—1189 B.G.B. und § 51 R.Grundbuchordnung bestehen; die Bahnpfandschuld ist als Sicherungshypothek im Sinne des B.G.B. anzusehen (§ 1187 B.G.B.). Begriff und Inhalt der Sicherungshypothek ergiebt sich aus § 1184 B.G.B. (vgl. Begründung zu art. 30 cit.). An Stelle des in § 21 angeführten Preussischen Gesetzes sind die Vorschriften des § 795 B.G.B., art. 34 IV E.G. und art. 8 der Preuss. Verordnung vom 16. November 1899 (vgl. oben § 4) getreten. Da das neue Grundbuchrecht Zinsquittungsscheine nicht kennt und deshalb eine dem § 96 der Preuss. Grundbuchordnung entsprechende Vorschrift in das Reichsgrundbuchrecht nicht aufgenommen ist, ist § 25 Abs. 3 Satz 2 durch art. 31 des Preuss. Ausf.-Ges. z. Grundbuchordnung vom 26. September 1899 abgeändert worden, wodurch inhaltlich das alte Recht aufrecht erhalten wird. Die spezielle Regelung der Rechte der Gläubiger in den §§ 27 f. lässt die Bestellung eines Vertreters aus § 1189 B.G.B. (Treuhänders, vgl. § 44 Abs. 2 der Reichsgrundbuchordnung) nach der Begründung des Ausf.-Ges. zur Grundbuchordnung nicht ausgeschlossen erscheinen. Daneben steht den Besitzern der Theilschuldverschreibungen die Wahrnehmung ihrer gemeinsamen Rechte nach dem Reichsgesetz vom 4. Dezember 1899 (R.G.Bl. S. 691) zu, vorbehaltlich der Bestimmung in § 25 dieses Gesetzes.

f) Umfangreicher sind die Aenderungen, welche die Verdrängung des Preussischen Zwangsversteigerungsgesetzes durch das Reichsgesetz vom 24. März 1897 zur Folge hat. Die Eintragung vollstreckbarer Forderungen richtet sich nach den §§ 866—868, 932 C.P.O. Die Erörterung der übrigen Abänderungen würde eine eingehende Betrachtung der Verschiedenheiten der Zwangsversteigerungsgesetze nöthig machen, die über den Rahmen

dieses Ueberblickes hinausgeht (vgl. darüber die Begründung zu art. 30 des Entwurfs des Ausf.-Ges. zur Grundbuchordnung).

g) Die Zwangsliquidation ist ein besonders geregeltes Verfahren, welches durch das neue Recht — abgesehen von den Verweisungen auf das aufgehobene Zwangsversteigerungsgesetz — nicht berührt wird.

h) § 58 ist durch § 871 C.P.O. ausdrücklich aufrecht erhalten worden.

i) Die Kostenvorschriften des § 64 haben Aufnahme in das neue Gerichtskostengesetz vom 6. Oktober 1899 gefunden.

Im Interesse der praktischen Handhabung des Gesetzes erscheint eine Anpassung des Textes an das neue Reichsrecht erforderlich.

II. Der art. 112 des E.G. z. B.G.B. beschränkt sich aber seiner Wirkung nach nicht auf die Aufrechterhaltung des Preussischen Gesetzes vom 19. August 1895, er gestattet vielmehr der Landesgesetzgebung (vgl. art. 3 E.G. z. B.G.B.), die privatrechtlichen Verhältnisse der Eisenbahn, namentlich den Uebergang des Eigenthums einer Bahn als eines Ganzen in besonderer Weise zu regeln. Vgl. Kommissionsprotokolle, Guttentag'sche Ausgabe VI S. 552, 553, 611, 612.

4. Enteignungsrecht.

Das Enteignungsrecht ist nicht Gegenstand der Regelung durch das B.G.B. Dieses lässt vielmehr nach art. 109 E.G. die landesgesetzlichen Vorschriften über die im öffentlichen Interesse erfolgende Entziehung, Beschädigung oder Benutzung einer Sache, Beschränkung des Eigenthums oder Entziehung und Beschränkung von Rechten unberührt, und zwar auch insoweit, als diese Vorschriften privatrechtliche Normen enthalten. Aufrecht erhalten sind damit die §§ 8—10, 14 des Preuss. Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838, das Ankaufsrecht nach § 42 dieses Gesetzes und §§ 30 f. des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 sowie das Preussische Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874.

Das letztere Gesetz aber hat durch die mit Rücksicht auf art. 109 Satz 2 E.G. erlassenen art. 35—41 des Preuss. Ausf.-Ges. zum Zwangsversteigerungsgesetz vom 23. September 1899, ferner durch die art. 10 und 12 § 1 Abs. 2 des Preuss. Ausf.-Ges. zum B.G.B. einige Veränderungen erfahren. Es ist daraus Folgendes hervorzuheben:

a) Für den in den §§ 16, 17 bezeichneten Vertrag über die freiwillige Abtretung von Grundeigenthum ist nicht gerichtliche oder notarielle Beurkundung gemäss § 313 B.G.B. erforderlich, es genügt vielmehr Schriftform, art. 12 § 1 A.G. z. B.G.B.

b) Die Entschädigungssumme ist vom 1. Januar 1900 ab, auch wenn die Enteignung schon früher erfolgt ist, nur mit vier statt wie bisher fünf Procent zu verzinsen, art. 10 A.G. z. B.G.B.

c) Ist im Fall der Enteignung eines mit Reallasten, Hypotheken, Grundschulden oder Rentenschulden belasteten Grundstückes die für den Eigenthümer vereinbarte oder durch Beschluss oder Urtheil endgültig festgestellte Entschädigungssumme nach § 37 Abs. 1 Nr. 3 des Gesetzes hinterlegt und sind die Wirkungen der Enteignung eingetreten, so haben die Realberechtigten an dieser Entschädigung, unbeschadet der Vorschriften

der §§ 38, 49 des Gesetzes, dieselben Rechte, welche ihnen im Falle des Erlöschens ihres Rechtes durch Zwangsversteigerung an dem Erlöse zustehen. So art. 35 Abs. 1 A.G. z. Zwangsverst.-Ges. Die Realberechtigten und ebenso der Eigenthümer können zur Feststellung dieser Rechte ein gerichtliches Vertheilungverfahren beantragen, für das Gerichtsgebühren nicht erhoben werden, art. 35 Abs. 2, 36, 40. Daneben bleibt das Vermittlungsverfahren vor der Auseinandersetzungsbehörde gemäss § 49 des Gesetzes bestehen; das Verhältniss zwischen diesem und dem gerichtlichen Vertheilungsverfahren regeln die art. 37—39. Die Vertheilung erfolgt nach den Vorschriften des Reichsgesetzes vom 24. März 1897; als Betheiligte sind die in art. 41 Abs. 1 Nr. 1 bezeichneten Berechtigten zuzuziehen; zu den Betheiligten gehören Miether und Pächter dann nicht, wenn ihnen ihr Schaden gemäss § 11 des Enteignungsgesetzes besonders ersetzt ist. Ein Streit zwischen Nebenberechtigten aus § 11 und dem Eigenthümer über das Antheilsverhältniss an der Entschädigungssumme ist nach § 30 Abs. 1 Satz 2 des Enteignungsgesetzes zwischen diesen besonders auszutragen (Begründung zu art. 35—41 Ausf.-Ges.).

5. Inhalt, Umfang und nachbarrechtliche Beschränkungen des Eigenthums an Grundstücken.

Grundsätzlich unterstehen auch die Grundstücke der Eisenbahnen und ihre Nachbargrundstücke den Vorschriften des dritten Abschnitts des dritten Buchs des B.G.B. §§ 903—924, sowie dem § 1004 B.G.B.'s. Hinzuweisen ist insbesondere auf:

a) § 904 B.G.B., wonach im Fall eines Nothstands, z. B. bei einem Betriebsunfall oder zur Abwendung einer Betriebsgefahr eine Einwirkung auf ein anderes Grundstück berechtigt ist, die zur Abwendung einer gegenwärtigen Gefahr nothwendig erscheint, vorausgesetzt, dass der drohende Schaden gegenüber dem aus der Einwirkung entstehenden Schaden unverhältnissmässig gross ist. Der Eigenthümer kann Ersatz des ihm entstehenden Schadens verlangen.

b) § 905 B.G.B. Der Eigenthümer kann solche Einwirkungen nicht verbieten, die in solcher Höhe oder Tiefe (z. B. bei Tunnelbauten) vorgenommen werden, dass er an der Ausschliessung kein Interesse hat.

c) §§ 906, 907 B.G.B. Der Eigenthümer kann die Zuführung von Gasen, Dämpfen, Gerüchen, Rauch, Russ, Wärme, Geräusch, Erschütterungen und ähnliche von einem anderen Grundstück ausgehende Einwirkungen insoweit nicht verbieten, als die Einwirkung die Benützung seines Grundstücks nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt oder durch eine Benutzung des anderen Grundstücks herbeigeführt wird, die nach den örtlichen Verhältnissen bei Grundstücken dieser Lage gewöhnlich ist. Der Eigenthümer eines Grundstückes kann verlangen, dass auf den Nachbargrundstücken nicht Anlagen hergestellt oder gehalten werden, von denen mit Sicherheit vorauszusehen ist, dass ihr Bestand oder ihre Benutzung

eine unzulässige Einwirkung auf sein Grundstück zur Folge hat. Der negatorische Anspruch des benachtheiligten Eigenthümers geht auf Beseitigung der Beeinträchtigung. Sind weitere Beeinträchtigungen zu besorgen, so kann er auf Unterlassung klagen. (§ 1004 B.G.B.)

In diese privatrechtlichen Grundsätze greift aber auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens das durch art. 55 E.G. im Allgemeinen und durch art. 111 E.G. in der hier in Betracht kommenden Richtung aufrecht erhaltene öffentliche Recht ein. Wie in der Entscheidung des Reichsgerichts vom 20. September 1882 (Civils. Bd. 7 S. 265) ausgeführt ist, liegt in der Ertheilung der Konzession zum Betriebe der Bahn die allgemeine Anordnung der Staatsgewalt, dass sich die benachbarten Grundbesitzer diejenigen nachtheiligen Einwirkungen auf ihre Grundstücke gefallen lassen müssen, ohne welche der Betrieb nicht ausführbar ist. Es liegt ein im öffentlichen Interesse bewirkter Eingriff in das Privateigenthum vor. Der Eisenbahnunternehmer ist nach dem Preuss. Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874 entschädigungspflichtig. Dies gilt insbesondere von Schaden in Folge Funkenflugs und wesentlicher Erschütterung (vgl. den Vorbehalt des art. 109 E.G. für das Enteignungsrecht). Ausgeschlossen werden hierdurch Ansprüche des Eigenthümers auf Beseitigung gefährdender Anlagen und auf Unterlassung der Gefährdung nach den §§ 907, 1004 B.G.B.

Aufrecht erhalten werden aber die Befugnisse und Pflichten der Landespolizeibehörden aus § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 und gemäss art. 111 E.G., die landesgesetzlichen Vorschriften, welche im öffentlichen Interesse das Eigenthum in Ansehung thatsächlicher Verfügungen beschränken, namentlich die Vorschriften zur Sicherung gegen Feuersgefahr, die in Preussen durch Polizeiverordnungen, im ehemaligen Kurhessen durch das Gesetz vom 14. März 1850 erlassen sind (vgl. Gleim, Eisenbahnbaurecht S. 272 f.).

Durch art. 125 E.G. z. B.G.B. ist übrigens der Landesgesetzgebung noch ausdrücklich die Befugniss eingeräumt, den Anspruch des Eigenthümers auf Einstellung des Betriebs auszuschliessen und ihn auf den Anspruch, Schutzvorrichtungen und Entschädigung zu verlangen, zu beschränken; art. 124 E.G. ist m. E. nur auf privatrechtliche nachbarliche Beschränkungen (z. B. Fensterrecht, Umwenderecht) zu beziehen und für die Eisenbahnen nur insoweit von Bedeutung, als sie als Grundbesitzer einem hiernach aufrecht erhaltenen Landesgesetz wie jeder andere Grundbesitzer unterliegen.

Vgl. Oesterlen, die Haftpflicht der Eisenbahn nach gemeinem Recht und B.G.B., insbesondere bei Beschädigungen durch . . . . Funkenflug, Bd. 16 S. 165 und fg. dieser Zeitschrift.

Hingewiesen sei auch noch auf den Vorbehalt der landesgesetzlichen Vorschriften, welche das Recht des Nothwegs zum Zwecke der Verbindung eines Grundstücks mit einer Wasserstrasse oder einer Eisenbahn gewähren, in art. 123 E.G. (vgl. § 917 B.G.B.).

§ 6. Die für den rechtsgeschäftlichen Verkehr der Eisenbahnen practisch wichtigsten sonstigen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs.

Es kann hier nur in gedrängter Kürze auf die für den rechtsgeschäftlichen Verkehr der Eisenbahnverwaltungen wichtigsten Vorschriften, die bisher nicht erörtert sind, hingewiesen werden.

1. Geschäftsfähigkeit. Geschäftsunfähig sind Kinder bis zu 7 Jahren, Geisteskranke nach Massgabe des § 104 Nr. 2 und wegen Geisteskrankheit entmündigte Personen, beschränkt geschäftsfähig sind die minderjährigen und die ihnen nach § 114 B.G.B. gleichgestellten Personen, vgl. §§ 104—115. Auf den Fall, dass ein Minderjähriger eine Fahrkarte löst, wird häufig § 110 B.G.B., auf den Fall, dass er ein Dienst- oder Arbeitsverhältniss mit der Eisenbahn eingeht, häufig § 113 B.G.B. anwendbar sein. Liegen die Voraussetzungen des § 113 B.G.B. vor, dann ist der Minderjährige auch zur Empfangnahme und Einklagung des Lohns berechtigt (§ 50 C.P.O., vgl. aber auch § 119a Nr. 2 Gew.-O.).

Die volljährige Ehefrau ist nach dem B.G.B. geschäftsfähig, der Mann ist aber zur Verwaltung des eingebrachten Gutes und bei den drei im B.G.B. geordneten Güterständen der Gütergemeinschaft zur Verwaltung des Gesammtgutes nach den §§ 1363, 1443, 1519, 1525, 1549, 1550 B.G.B. befugt. Ueber seine Befugniss zur Processführung vgl. die §§ 1380, 1443, 1519, 1525, 1549, 1550 B.G.B.

Der gesetzliche Vertreter minderjähriger ehelicher Kinder ist der Vater kraft elterlicher Gewalt (§§ 1626, 1627 B.G.B.), auch nach der Verheirathung der minderjährigen Tochter (§ 1633), nach dem Tod des Vaters und in gewissen Ausnahmefällen die Mutter und zwar ebenfalls kraft elterlicher Gewalt (§§ 1684, 1685 B.G.B.), dagegen steht der Mutter eines unehelichen Kindes die elterliche Gewalt nicht zu (§ 1707 B.G.B.). Sind beide Eltern verstorben oder liegen die Ausnahmefälle des § 1773 B.G.B.'s vor, dann wird ein vom Gericht bestellter Vormund gesetzlicher Vertreter des Minderjährigen. Ein uneheliches Kind erhält stets einen Vormund. Wegen der Bevormundung Volljähriger vgl. die §§ 1896 f. und wegen der Pflegschaft über Gebrechliche und Abwesende die §§ 1910, 1911, 1915 B.G.B.

Abweichend vom bisherigen Recht ist der Vormund (nicht auch Vater und Mutter) nur mit Genehmigung des Gegenvormundes oder des Vormundschaftsgerichts zur Empfangnahme von Zahlungen über 300 Mark berechtigt. Es ist dies beispielsweise bei Auszahlung von Entschädigungen in Haftpflichtfällen zu beachten. (Wegen des Näheren vgl. die §§ 1812, 1813, 1643 B.G.B.)

2. Verjährung. Nach § 196 Nr. 2 B.G.B. verjähren in zwei Jahren die Ansprüche der Eisenbahnunternehmungen wegen des Fahrgeldes und der Fracht mit Einschluss der Auslagen. Gebühren für Benutzung der Anschlussgeleise fallen nicht unter diese Vorschrift (vgl. Entsch. des Reichsgerichts vom 8. Dezember 1896 Bd. 15 S. 208 dieser Zeitschrift). Nach § 196 Nr. 9 verjähren die Ansprüche der gewerblichen Arbeiter, Tagelöhner und Handarbeiter wegen des Lohnes u. s. w. mit Einschluss der Auslagen sowie der Arbeitgeber wegen der auf solche Ansprüche gewährten Vorschüsse in gleicher Frist.

Die Verjährung beginnt nach § 201 B.G.B. mit dem Schluss des Jahres, in welchem der Anspruch entstanden ist.

Ueber Verjährung der Besoldungen u. s. w. der Beamten und der Zinsscheine von Eisenbahnschuldverschreibungen vgl. oben die §§ 2, 4.

3. Sicherheitsleistung. Auf Sicherheiten, die ein Unternehmer nach dem Gesetz (vgl. z. B. § 11 des Preussischen Kleinbahngesetzes) oder nach einem Vertrag zu leisten hat, finden in Ermangelung abweichender Verabredungen die §§ 232—240 B.G.B. Anwendung.

4. Zinsfuss. Sowohl für Verzugszinsen wie für Processzinsen beträgt der Zinsfuss vom 1. Januar 1900 ab vier Procent, bei beiderseitigen Handelsgeschäften fünf Procent (§§ 246, 288, 291 B.G.B., § 352 H.G.B.). Die streitige Frage, ob die Zinsermässigung auch bei älteren Schuldverhältnissen mit dem 1. Januar 1900 eingetreten ist, wird von den Gerichten meist bejaht. Vgl. art. 10 Preuss. Ausf.-Ges. z. B.G.B.

5. Vertragsstrafen. Eine Vertragsstrafe kann, wenn sie unverhältnissmässig hoch ist, auf Antrag des Schuldners herabgesetzt werden, § 343 B.G.B., ausgenommen, wenn sie von einem Kaufmann im Betriebe seines Handelsgewerbes versprochen ist, § 348 H.G.B. (vgl. § 351 H.G.B.). Entscheidet über die Verwirkung einer Vertragsstrafe unter Ausschluss des Rechtswegs eine Verwaltungsbehörde (wie nach § 27 des Preussischen Kleinbahngesetzes), dann ist für das richterliche Ermässigungsrecht kein Raum. Einen Ersatz bieten hier Verwaltungsvorschriften, vgl. den Erlass des Min. d. öff. Arbeiten vom 22. Juni 1895, Eis.-Ver.-Bl. S. 477). Auch auf die in der Verkehrsordnung § 21 Nr. 2, 5, § 27 Nr. 4, § 42 Nr. 7 bestimmten Strafen, die ihrem rechtlichen Charakter nach als Vertragsstrafen gelten müssen, findet § 343 B.G.B. keine Anwendung, einmal wegen der Geringfügigkeit der Strafen, dann auch deshalb, weil hier durch eine specielle reichsrechtliche Regelung die allgemeinen Vorschriften ausgeschlossen werden.

6. Zahlungen aus Kassen. Art. 92 E.G. z. B.G.B. hält die landesgesetzlichen Vorschriften aufrecht, nach welchen Zahlungen aus öffentlichen Kassen an der Kasse in Empfang zu nehmen sind. Demgemäss bestimmt für Preussen art. 11 Ausf.-Ges. z. B.G.B., dass Zahlungen aus öffentlichen Kassen, soweit nicht ein Anderes bestimmt ist, an der Kasse in Empfang zu nehmen sind.

Für Zahlungen, die an öffentliche Kassen zu leisten sind, gelten, sofern privatrechtliche Verhältnisse in Frage stehen, die §§ 269, 270 B.G.B.

7. Quittungen schreibensunkundiger Personen. In der Verwaltungspraxis ist streitig geworden, ob die Quittungen schreibensunkundiger Personen richterlich oder notariell beglaubigt werden müssen, um als gültige Rechnungsbeläge zu dienen. Man hat dies zu Unrecht aus den §§ 368, 125, 126 B.G.B. gefolgert. Für den Beweis der Zahlung genügt auch eine sonstige Beglaubigung des Handzeichens. Ueber die an einen Rechnungsbelag zu stellenden Anforderungen entscheiden aber lediglich die Verwaltungsvorschriften der einzelnen Ressorts (vgl. den Erlass des Finanzministers vom 6. Januar 1900). Vgl. den Aufsatz des Verfassers im Preuss. Verwaltungsblatt XXI S. 153.

8. Privatbeamte und Arbeiter. Das Vertragsverhältniss der Eisen-

bahnverwaltungen mit Privatbeamten und Arbeitern ist, soweit nicht für letztere, insbesondere für Werkstättenarbeiter, die Gewerbeordnung in Betracht kommt, Entsch. des Reichsgerichtes vom 30. Dezember 1882 (Entsch. Civils. 8, S. 150), nach den Vorschriften des B.G.B.'s über Dienstvertrag §§ 611—630 zu beurtheilen, für Privatbeamte kann auch § 675 B.G.B. zur Anwendung kommen.

Hervorzuheben ist Folgendes:

a) § 616 B.G.B. Der zur Dienstleistung Verpflichtete wird des Anspruchs auf Vergütung nicht dadurch verlustig, dass er für eine verhältnissmässig nicht erhebliche Zeit durch einen in seiner Person liegenden Grund ohne sein Verschulden an der Dienstleistung verhindert wird, z. B. bei Vorladung an das Gericht, zur Kontrollversammlung. Die Anwendung dieser Bestimmung kann, wie sich aus § 619 B.G.B. ergiebt, durch den Arbeitsvertrag im Voraus ausgeschlossen werden.

b) § 618 B.G.B. Der Dienstberechtigte hat Räume, Vorrichtungen oder Geräthschaften, die er zur Verrichtung der Dienste zu beschaffen hat, so einzurichten und zu unterhalten und Dienstleistungen, die unter seiner Anordnung oder Leitung vorzunehmen sind, so zu regeln, dass der Verpflichtete gegen Gefahr für Leben und Gesundheit soweit geschützt ist, als die Natur der Dienstleistung es gestattet. Ein Verstoss hiergegen verpflichtet zum Schadensersatz nach den §§ 842 bis 846 B.G.B. Die Bestimmungen des Kranken- und Invalidenversicherungsgesetzes schliessen den Anspruch des Dienstverpflichteten aus § 618 B.G.B. nicht aus, wohl aber die Bestimmungen des Unfallversicherungsgesetzes, § 95. Vgl. Planck, Kommentar z. B.G.B. zu § 618 B.G.B. Die Verpflichtungen des Dienstherrn aus § 618 B.G.B. können im Voraus durch Vertrag nicht aufgehoben oder beschränkt werden.

Die Vorschriften der Preussischen Verordnung vom 21. Dezember 1846 (G.S. 1847 S. 21), betr. die bei dem Bau von Eisenbahnen beschäftigten Handarbeiter, bleiben, soweit sie überhaupt noch Geltung haben (vgl. die Abänderungen durch das Krankenversicherungsgesetz und die Vorschriften der Gewerbeordnung über Sonntagsruhe), als öffentliches Recht bestehen.

9. Verträge mit Unternehmern und Lieferungsverträge. Das Vertragsverhältniss der Eisenbahnen mit Unternehmern, insbesondere Bauunternehmern ist nach den §§ 631 f. B.G.B. zu beurtheilen. Wegen der Ueberschreitung des Kostenanschlags vgl. § 650 B.G.B. Auf die Anschaffung von Lokomotiven, Eisenbahnwagen u. dgl. finden nicht die Vorschriften über Werkvertrag, sondern über Kauf mit der aus § 651 B.G.B. ersichtlichen Abweichung Anwendung.

10. Haftung für Vertreter. Soweit die Beförderung von Gütern und Personen in Betracht kommt, haftet die Eisenbahn nach § 458 H.G.B. für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient. Abgesehen von dieser Haftung und der besonderen in § 3 erörterten Haftpflicht gilt wegen der Haftung für Vertreter zunächst § 278 B.G.B. Der Schuldner hat bei der Erfüllung von Schuldverhältnissen ein Verschulden seines gesetzlichen Vertreters oder der Personen, deren er sich

zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit bedient, in gleichem Umfang zu vertreten wie eigenes Verschulden. Nach § 276 hat der Schuldner, soweit nicht ein Anderes bestimmt ist, Vorsatz und Fahrlässigkeit zu vertreten. Fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt ausser Acht lässt. Daneben gilt § 831 B.G.B.: Wer einen Anderen zu einer Verrichtung bestellt, ist zum Ersatz des Schadens verpflichtet, den der Andere in Ausführung der Verrichtung (nicht bei Gelegenheit der Ausführung) einem Dritten widerrechtlich zufügt. Die Ersatzpflicht tritt jedoch nicht ein, wenn der Geschäftsherr (was er beweisen muss) bei der Auswahl der bestellten Person die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat oder wenn der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde. Nach den nämlichen Grundsätzen haftet nach den §§ 31, 89 B.G.B. der Fiskus für die von seinem vertretungsberechtigten Beamten in Ausführung der ihm zustehenden Verrichtungen begangenen, zum Schadensersatze verpflichtenden Handlungen. Diese müssen aber auf privatrechtlichem Gebiet liegen. Sind die widerrechtlichen Handlungen in Ausübung der öffentlichen Gewalt begangen, dann haftet reichsrechtlich (von der Ausnahme in § 12 der Reichsgrundbuchordnung abgesehen) nur der Beamte persönlich. Eine Haftung des Staats kann in diesem Fall nur auf die nach § 77 E.G. z. B.G.B. aufrecht erhaltenen landesgesetzlichen Bestimmungen gegründet werden. Solche bestehen für Preussen nicht. Die Haftung des Fiskus aus den §§ 31, 89 ist aber in Beziehung auf das privatrechtliche Gebiet gegenüber dem § 831 B.G.B. eine strengere, denn er kann sich durch den Beweis, dass er bei der Auswahl des bestellten Beamten die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet habe, von der Haftung nicht befreien (vgl. Planck, Komm. zu § 31 B.G.B.).

Literatur.

I. Besondere eisenbahnrechtliche Schriften.

Hafter, Dr. jur. E. Die schweizerische Eisenbahnrente. Zürich 1900. Orell Füssli.

Die durch die schweizerische Verstaatlichung der Eisenbahnen angeregte Literatur wird durch die vorliegende Schrift um einen werthvollen Band bereichert. Verfasser prüft die Eisenbahnrente wirthschaftlich und rechtlich unter eingehender Berücksichtigung der geschichtlichen Entwicklung und der verwandten Einrichtungen anderer Länder.

Zur Ermöglichung einer richtigen Würdigung der Rente wird auf die Ausbildung der Staatsanleihen in früherer Zeit zurückgegriffen und der Unterschied der Renten, der kündbaren und der Zeitrenten, erörtert. Letztere unterscheiden sich in Zeitrente im engeren Sinne, Leibrente und Tantième.

Die staatliche Eisenbahnrente der Schweiz ist 1890 im Hinblick auf die beabsichtigte Verstaatlichung begründet, ihre Kündbarkeit nach 60 Jahren aber erst 1897 eingeführt. Wesentlich an dieser Ergänzung ist die Aufstellung eines Kündigungsrechts ohne Kündigungspflicht. Letzteres hat eine besondere Bedeutung für die Rechtsausführungen des zweiten Theils; die Eisenbahnrente kann weder als Darlehn noch als Art der Leibrente aufgefasst werden. Der Prüfung des Rechtscharakters der Rententitel ist eine eingehende rechtsgeschichtliche Erläuterung derartiger Papiere vorangeschickt, die z. T. als sog. Inskriptions-, z. T. als Werthpapiere aufgefasst sind. Verfasser bezeichnet den schweizerischen Rententitel als Inhaberpapier. Die Ausübung des Rechts an demselben ist allerdings an den gleichzeitigen Besitz der Zinsabschnitte geknüpft, im Uebrigen aber lediglich von dem Besitz abhängig und zwar selbst dann, wenn das Papier auf einen bestimmten Namen lauten sollte. Ausser dem Pfand- und Retentionsrecht werden noch die Verjährung der einzelnen Zinsbeträge sowie das Erlöschen aller Ansprüche durch Rückkauf und Kompensation behandelt. Beachtung verdienen die reichhaltigen Literaturangaben.

W. Coermann, Mülhausen.

Höltzel, Dr. M. Das Wagenübereinkommen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und seine wirthschaftliche Bedeutung. Berlin 1900. J. Springer.

Das Buch muss zu den interessantesten volkswissenschaftlichen Arbeiten gerechnet werden, die in den letzten Jahren auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens erschienen sind. Verfasser beginnt mit einer Erläuterung der z. Z. geltenden vier verschiedenen Uebereinkommen über den Uebergang der Wagen von Bahn zu Bahn, der geschichtlichen Entwicklung des Vereins-Wagen-Uebereinkommens sowie der Berechnung der Entschädigung für die Wagenbenutzung. Praktisch bedeutungslos sind seine Beanstandungen gegen die Auffassung dieser Benutzung als Miethe, S. 39, — S. 81 bezeichnet er sie selbst als Miethe. Die Frage des Ausgleichs der Leistungen lässt

auf die bedeutenden Ueberschüsse hinweisen, welche die Wagenmiethe ergiebt. Ihre Erhaltung und Vermehrung ist von verderblicher Einwirkung auf die Verwendung des zur Verfügung stehenden Materials. Dem Wagen-Uebereinkommen wird es zugeschrieben, dass die Wagennoth trotz der Vermehrung des Wagenparks nicht abgenommen hat und dass lediglich die Benutzung desselben, nicht die Ausnutzung gesteigert ist. W. Coermann, Mülhausen.

Keasby, E. Q. The law of electric wires in streets and highways. 2 ed. Chicago 1900. Callaghan & Co.

Mitchie, T. J. American and English Railroad cases. Bd. 16. 1900.

Ribera, G. A chi spetta l'esercizio dell'azione di responsabilità nei trasporti per ferrovia. Milano 1900.

Sebregondi Ceriani, G. Note di diritto ferroviario. Mailand 1900.

Smith, J. W. The law of receiverships as established and applied in the United States, Great Britain and her colonies. Rochester 1900.

Stürzwage, C. Allgemeiner Ustaw der russischen Eisenbahnen (Erläuterungen zu dem allgemeinen russischen Eisenbahngesetz aus den Entscheidungen des Senats und der Spruchpraxis der Sektionen). 1900.

Théomez, René. De la réglementation des conditions du travail dans l'industrie des voies ferrées. 1900.

II. Mit dem Eisenbahnrecht im Zusammenhange stehende Schriften.

Dr. Fischer's Zeitschrift für Praxis und Gesetzgebung der Verwaltung zunächst für das Königreich Sachsen. Herausgegeben von Dr. Walter Schelcher, Geh. Reg.-Rath im Königl. Sächs. Ministerium des Innern. Band 21. Leipzig 1900. Rossberg'sche Hofbuchhandlung.

Die Leitung der rühmlichst bekannten Fischer'schen Zeitschrift ist mit dem 21. Bande in die bewährten Hände des Herrn Geheimrath Dr. Schelcher übergegangen. Der Herausgeber bezeichnet als Aufgabe der Zeitschrift die wissenschaftliche Erörterung und Ausbildung des öffentlichen Rechtes in Sachsen, sowie die Sammlung und Veröffentlichung solcher Verordnungen und Entscheidungen der obersten sächsischen Verwaltungsbehörden, die für den Verwaltungsdienst und die Anwendung und Entwickelung des Verwaltungsrechtes in Sachsen von Bedeutung sind. Daneben soll den Fortschritten der Gesetzgebung auf diesem Gebiete durch Herausgabe von Gesetzesmaterialien, kritische Besprechungen u. s. w. gebührende Berücksichtigung zu Theil werden, im Uebrigen aber auch die Rechtsprechung der Gerichte, soweit sie das Verwaltungsrecht berührt, vornehmlich in Verwaltungsstrafsachen, sowie die verwaltungsrechtliche Literatur mit Aufmerksamkeit verfolgt und übersichtlich dargestellt werden.

Der vorliegende Band lässt erkennen, dass dieses Ziel unter so ausgezeichneter Leitung voll und ganz erreicht werden wird. Das Bestreben, Theorie und Praxis sowohl in der Anordnung des Ganzen wie auch in den einzelnen Darbietungen harmonisch zu vereinigen, tritt überall klar hervor. Abgesehen von der vollständigen Mittheilung der bezüglichen Verordnungen und Entscheidungen sowie der Literatur enthält der 21. Band eine Reihe vorzüglicher Abhandlungen, vornehmlich Gallenkamp, Das neue Liegenschaftsrecht in seinen Beziehungen zum öffentlichen Recht in Sachsen, v. Nostiz-Wallwitz, Die Kommunalbesteuerung in den Vororten, Wahle, Die Rechtsnachtheile eines Bergarbeiters bei Theilnahme an einem Ausstande, und W. Schelcher (Ergänzungsheft), Darstellung und Erläuterung des Tele-

graphenwegegesetzes vom 18. Dezember 1899, welche im Folgenden (S. 199) eine besondere Besprechung gefunden hat. Wir werden nicht verfehlen, auf den Inhalt dieser Zeitschrift, welche durch ihre Reichhaltigkeit eine weit über die Grenzen Sachsens hinausgehende Bedeutung besitzt, auch in der Folge öfter einzugehen.

Dr. Eger, Berlin.

Bernhardi, Heinrich, Landgerichts-Präsident. Handwörterbuch zum Bürgerlichen Gesetzbuche. Zweite Auflage. Berlin 1899. Franz Vahlen.

Das einer Anregung des Präsidenten der Preuss. Justizprüfungskommission, Stölzel, seine Entstehung verdankende Buch ist ein ausführliches alphabetisches Sachregister zum BGB. Es bietet aber in Anordnung und Stoff bei Weitem mehr, als die bisherigen Hülfsbücher dieser Art. Einerseits nämlich wird, ähnlich wie bei dem Sachregister in den Bänden der amtlichen Reichsgerichtsentscheidungen, vielfach zu dem Stichworte kurz der Inhalt der Bestimmung wiedergegeben; andererseits ist in ihr nicht nur der im BGB. enthaltene Wortschatz verzeichnet, sondern es sind auch die bisherigen gebräuchlichsten technischen Ausdrücke aus dem gemeinen, dem rheinisch-französischen, dem badischen, dem preussischen Landrechte und dem sächsischen Gesetzbuche aufgenommen. Das mit staunenswerthem Fleisse bearbeitete Buch dient also zugleich als ausführliches Realregister zum BGB. und zur Aufrechterhaltung einer lebendigen Verbindung desselben mit dem bisherigen Rechte. Es erleichtert demnach nicht allein die praktische Handhabung des neuen Rechts, sondern fördert auch für die Angehörigen jedes der genannten Rechtsgebiete den Uebergang zum BGB. und das Einarbeiten in seine Lehren. Durch den doppelten Nutzen, den es mithin schafft, gehört dieses Hülfsmittel zu den besten seiner Art und geniesst mit Recht allgemeine Beliebtheit bei Studirenden und Praktikern. Die gegenwärtige zweite Auflage, welche auch die Reichsnebengesetze des BGB. berücksichtigt und die Literatur — ausschliesslich der Kommentare — in Bezug nimmt, erfreut sich einer erheblich erhöhten Brauchbarkeit.

Dr. Riesenfeld, Breslau.

Könige, H., Oberlandesgerichtsrath. Kommentar zum Gesetz, betreffend die gemeinsamen Rechte der Besitzer von Schuldverschreibungen, vom 4. Dezember 1899. Tübingen, Freiburg i. B. und Leipzig 1900. J. C. B. Mohr.

Das Gesetz vom 4. Dezember 1899, welches zum ersten Male für ganz Deutschland die wichtige Materie der gemeinsamen Rechte der Besitzer von Schuldverschreibungen einheitlich und nach einem eigenartigen Systeme regelt, hat in dem Verfasser einen ausgezeichneten Kommentator gefunden. Er hat es verstanden, bei grösster Knappheit des Ausdrucks den Sinn und Geist des Gesetzes nach allen Richtungen klar zu stellen. Man sieht in jeder Ausführung, dass er die Materialien und die Literatur genau kennt und den Stoff vollständig beherrscht. Wie die Erläuterung selbst, so bietet auch die vorangeschickte Einleitung über die Geschichte der Theorie und der Gesetzgebung eine Fülle von Belehrung und Anregung. Ohne Zweifel wird das Werk eine überaus günstige Aufnahme erfahren.

Dr. Eger, Berlin.

Gareis, Dr. Karl, Geh. Justiz-R., Prof. in Königsberg. Das Deutsche Handelsrecht. Ein kurzgefasstes Lehrbuch. 6. Auflage. Berlin 1899. J. Guttentag.

Das Gareis'sche Werk, dessen 5. Auflage im Bd. XII S. 286 dieser Zeitschrift bereits gebührende Anerkennung gefunden hat, ist in der 6. Auflage in Folge der inzwischen geschehenen Einführung des neuen deutschen Handelsgesetzbuchs vom 10. Mai 1897 in seinem ersten, das eigentliche Handelsrecht umfassenden Theile (Kap. 1—3) vollständig umgearbeitet worden. Die neue Auflage, welche die grossen Vorzüge der früheren theilt, insbesondere die Klarheit und Uebersichtlichkeit der wissenschaftlichen Darstellung, hat alle Neuerungen sorgfältig und eingehend berück-

sichtigt und wird für jeden Interessenten eine reiche Quelle der Belehrung und Anregung bilden. Dr. Eger, Berlin.

Goldmann, Samuel, Justizrath. Das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 (mit Ausschluss des Seerechts). Berlin 1900. Franz Vahlen. Lieferung 1—3.

Den ausführlichen und vortrefflichen Kommentaren zum neuen Handelsgesetzbuch von Staub, Makower, Lehmann & Ring, Düringer & Hachenburg, welche sämmtlich in Lieferungen erscheinen, schliesst sich die Bearbeitung Goldmanns würdig an. Es hat ja zweifellos Reiz, gerade das Handelsgesetzbuch zu kommentiren, da es sich auf der Grundlage des ADHG. aufbaut, mithin eine reiche und ausgezeichnete Rechtsprechung zu seiner Erläuterung zu Gebote steht, andererseits der Erlass des Bürgerlichen Gesetzbuchs erst die einheitliche gemeinrechtliche Grundlage geschaffen hat, von der aus die sonderrechtlichen Vorschriften verstanden und beurtheilt werden müssen, die daher bei der Erläuterung stets heranzuziehen ist. Goldmann ist der Aufgabe, welche er sich gestellt hat, in jeder Beziehung gerecht geworden. Vor Allem ist die Wissenschaftlichkeit der Ausführungen, die Klarheit des Stils, die Uebersichtlichkeit der Anordnung zu rühmen. In letzterer Hinsicht erleichtern insbesondere die die Vorbemerkungen zu den Anmerkungen der einzelnen Paragraphen abschliessenden summarischen Uebersichten des Inhalts der darauf folgenden Noten die schnelle Orientirung.

Die vorliegenden drei Lieferungen umfassen die §§ 1—70 des ersten Buches. In dem dem Rechtsverhältniss der Handlungsgehülfen und Lehrlinge gewidmeten Abschnitt sind ausser Rechtsprechung und Literatur auch die publicirten Berliner und Breslauer Handelsgebräuche berücksichtigt. Wenn auch bisweilen eine Auseinandersetzung mit der abweichenden Ansicht eines anderen Kommentators, namentlich Staubs, erforderlich erschienen ist, so ist doch bei aller wissenschaftlichen Gründlichkeit der praktische Gebrauchszweck nirgends aus den Augen gelassen. Die hoffentlich schnell fortschreitende und ihrer Vollendung entgegengehende Arbeit kann für die Benutzung in der Praxis der Behörden und Geschäftsmänner angelegentlichst empfohlen werden. Heinrich Dove, Berlin.

Jaeckel, Dr. Paul, Reichsgerichtsrath. Das Reichsgesetz über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung vom 24. März 1897 nebst dem Einführungsgesetz und dem für Preussen ergangenen Ausführungsgesetz vom 23. September 1899 und Kostenbestimmungen. Berlin 1899 bis 1901. Franz Vahlen.

Der kleinen im Jahre 1897 im selben Verlage erschienenen und im Bd. XIV S. 200, 201 dieser Zeitschrift besprochenen Textausgabe vorstehender Gesetze hat der auf diesem Gebiete als Autorität hervorragende Verfasser nunmehr einen ausführlichen Kommentar folgen lassen. Derselbe vereinigt alle Vorzüge in sich, die auch die früheren Arbeiten dieses Autors auszeichnen und besonders werthvoll machen, nämlich volle und gründliche Beherrschung des Stoffes, sorgfältige Berücksichtigung der Materialien und der Literatur, klare und übersichtliche Anordnung sowie selbstständige und wissenschaftliche Behandlung und Darstellung des Inhalts der Gesetze. Dr. Eger, Berlin.

Struckmann, Dr. J., u. Koch, Dr. R. Die Civilprozessordnung für das Deutsche Reich in der Fassung vom 20. Mai 1898, unter Mitwirkung von K. Rasch und Dr. P. Koll. 7. Auflage. Berlin 1900. J. Guttentag.

Das bedeutende, für die Kenntniss und das Verständniss des deutschen Civilprozessrechts unentbehrliche Werk ist unter Mitwirkung überaus tüchtiger und erfahrener Kräfte mit Rücksicht auf die wesentliche Umgestaltung der Civilprozess-

ordnung einer entsprechenden vollständigen Umarbeitung unterzogen worden. Die glänzenden Vorzüge des Kommentars sowohl in materieller wie formeller Hinsicht sind allseitig anerkannt. Es giebt kein Werk, welches das vorliegende hinsichtlich der Reichhaltigkeit des Inhalts, der sorgfältigsten Berücksichtigung der gesammten Materialien, Literatur und Rechtsprechung auf prozessrechtlichem Gebiete übertrifft. Diese Vorzüge bestehen auch für die zahlreichen wichtigen Neuerungen, welche die Civilprozessordnung in ihrer gegenwärtigen Gestalt erfahren hat, und werden dem Kommentare seinen wohlverdienten Ruf und seine grosse Beliebtheit weiter sichern und erhöhen. Dr. Eger, Berlin.

Keyssner-Simon. Aktiengesellschaft und Kommanditgesellschaften auf Aktien. Mit erläuternden Anmerkungen von Hugo Keyssner, Geh. Justizrath, und Dr. H. Veit Simon, Rechtsanwalt. Fünfte Auflage. Handelsgesetzbuch, II. Buch, Abschnitt 3 und 4, bearbeitet von Hugo Keyssner, Geh. Justiz- und Kammerger.-Rath und L. Keyssner, Gerichtsassessor. Berlin 1900. J. Guttentag.

Als Nr. 24 der bekannten Guttentag'schen Sammlung von Textausgaben mit Anmerkungen im Taschenformat erscheint in 5. Auflage Keyssner-Simons handlicher Kommentar zum Aktienrecht, nunmehr als Keyssner-Keyssner. Die Anmerkungen zu den einzelnen Paragraphen geben eine fortlaufende Erläuterung unter eingehender Berücksichtigung der Rechtsprechung, insbesondere des Reichsoberhandelsgerichts und Reichsgerichts, der Bestimmungen des BGB. und der Denkschrift. Vorher geht ihnen jedesmal eine kurze Verweisung auf den entsprechenden Artikel des ADHGB. oder die Bezeichnung: Neu, bisweilen mit dem Zusatz, dass die Reichstags-Kommission den betr. Paragraphen hinzugefügt habe, sowie auf die die Begründung enthaltende Stelle der Denkschrift. Einzelne Bestimmungen des BGB. und der CPO., so die über das Aufgebotsverfahren und seine Wirkungen, sind auch ganz zum Abdruck gelangt. Kurze fettgedruckte Stichworte vor jedem Paragraphen erleichtern die Uebersicht. Das Gleiche gilt für die Uebergangsperiode von der vorgedruckten vergleichenden Zusammenstellung der Art. des ADHGB. und der §§ des neuen HGB. Die Einleitung giebt die Geschichte des Gesetzes. Die Namen der Autoren bürgen für die praktische Brauchbarkeit und Zuverlässigkeit des kleinen Wegweisers, der namentlich den Organen der Aktiengesellschaft zum Gebrauch in Comptoir und Generalversammlung empfohlen werden kann. Heinrich Dove, Berlin.

Stenglein, Dr. M., Reichsgerichtsrath. Lexikon des Deutschen Strafrechts nach den Entscheidungen des Reichsgerichts zusammengestellt. Berlin 1900. Otto Liebmann.

Der Plan des als Autorität auf strafrechtlichem Gebiete hochangesehenen Herrn Verfassers, die aussergewöhnliche Fülle der in mehreren Sammlungen enthaltenen strafrechtlichen Entscheidungen des Reichsgerichts gedrängt, handlich, übersichtlich und doch vollständig für den praktischen Gebrauch in lexikalischer Form gewissermassen zu konzentriren, ist aufs Beste durchgeführt und vorzüglich gelungen. Mit erstaunlichem Fleisse und ausgezeichneter Kenntniss der Gesetzgebung und Rechtsprechung hat der Autor das ungefähr 60 Bände umfassende Material in dem verhältnissmässig geringen Umfange von etwa 120 Bogen vereinigt und ein Werk geschaffen, welches durch die treffliche und zweckmässige Wiedergabe aller prinzipiell wichtigen Entscheidungen jene Sammlungen vollständig ersetzt und die Auffindung der Rechtsgrundsätze in ganz aussergewöhnlicher Weise erleichtert. Das Werk steht in dieser Form und Fassung einzig in seiner Art da, es wird sich des vollen Beifalls sowohl der Theoretiker wie Praktiker erfreuen und gereicht sowohl dem Autor wie auch bezüglich der äusseren vorzüglichen Ausstattung der Verlagshandlung zur grössten Ehre.

Dr. Eger, Berlin.

Rausnitz, J., Rechtsanwalt. Das Reichsgesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit vom 17. Mai 1898 und das preussische Gesetz über die freiwillige Gerichtsbarkeit vom 21. September 1899. Berlin 1900. Franz Vahlen.

Der Kommentar gehört zu den besten und umfassendsten Bearbeitungen der Gesetzgebung über die freiwillige Gerichtsbarkeit. Derselbe beschränkt sich nicht allein auf das Reichs- und preussische Gesetz, sondern verwebt damit auch den in den anderen Gesetzen des Reichs und der Bundesstaaten enthaltenen Stoff und zwar in einer überaus klaren und geschickten Weise. Das Werk zeichnet sich durch die volle Beherrschung des gesammten Gebietes, übersichtliche Anordnung des gewaltigen Stoffes und gründliche wissenschaftliche Bearbeitung aus. Dr. Eger, Berlin.

Schelcher, Dr. Walter, Geh. Regierungsrath und vortragender Rath im Königl. Sächs. Ministerium des Innern. Das Telegraphenwege-Gesetz vom 18. Dezember 1899, übersichtlich dargestellt und erläutert. Leipzig 1900. Rossberg & Berger.

Das am 1. Januar 1900 in Kraft getretene Reichs-Telegraphenwege-Gesetz ist von einschneidender Bedeutung für das öffentliche und das Privateigenthum im gesammten deutschen Reiche, indem es der Reichstelegraphenverwaltung, sowie den Staatstelegraphenverwaltungen von Bayern und von Württemberg weitgehende Benutzungsrechte an den öffentlichen Wegen, Plätzen, Brücken und den Betten und Ufern der öffentlichen Gewässer — alles „Verkehrswege“ im Sinne des Gesetzes — sowie die allgemeine Berechtigung zur Inanspruchnahme des Luftraumes über den Privatgrundstücken zur Herstellung und Erhaltung ihrer dem öffentlichen Verkehre dienenden Anlagen gewährt. Zur Verleihung dieser für die Einrichtung und Aufrechterhaltung eines geregelten Fernschreib- und Fernsprechverkehrs unumgänglichen Befugniss bedurfte es, nachdem sie in dem bekannten Prozesse des Reichspostfiskus gegen die Stadtgemeinde Breslau diesem vom Reichsgericht (Urth. vom 21. September 1898, Entsch. in Civils. Bd. 42 Nr. 48 S. 205 ff.) abgesprochen worden war, erst des Eingreifens der gesetzgebenden Gewalt des Reichs. Die Wirksamkeit des Gesetzes erstreckt sich aber bei den Verkehrswegen nicht bloss auf den Grund und Boden und den darüber befindlichen Luftraum (§ 1), sondern auch (§§ 5, 6) auf die verschiedenartigen Anlagen, als deren Träger die Verkehrswege sonst zu dienen pflegen, wie Entwässerungskanäle, Gas- und Wasserleitungen, Strassenbahnen, elektrische Licht- und Kraftleitungen u. s. w. Ausser den Wege-Eigenthümern und den Wege-Unterhaltungspflichtigen, sowie den Privatgrundbesitzern werden daher auch sonst weite Kreise von Berechtigten von den Wirkungen des Gesetzes berührt, dessen Kenntniss demnach für sie von hoher Wichtigkeit ist. Die vorliegende ausgezeichnete Bearbeitung des schwierigen, in der Auslegung seiner nicht immer klar gefassten Bestimmungen manchmal zweifelhaften Gesetzes bietet ihnen hierzu ausreichende Möglichkeit. Sie ist kein Kommentar im landläufigen Sinne, sondern mehr eine systematische Abhandlung des neuen Rechtsstoffs. Nach einigen allgemeinen Vorbemerkungen über Grund und Geschichte der Entstehung des Gesetzes giebt Verfasser zuerst eine übersichtliche Darstellung und Erläuterung des Gesetzesinhaltes und dann eine feinsinnige rechtswissenschaftliche Erörterung und Kritik der darin zum Ausdruck gelangten gesetzgeberischen Gedanken. In diesen theoretischen Ausführungen (S. 61 ff.) liegt der Hauptwerth der Arbeit. Verfasser vertheidigt mit grossem Geschick die Auffassung, dass seinem Rechtscharakter nach das der Telegraphenverwaltung durch das Gesetz gewährte Benutzungsrecht an den öffentlichen Verkehrswegen und Privatgrundstücken keine Enteignung, sondern eine gesetzliche Eigenthumsbeschränkung, und zwar ein Mitbenutzungsrecht öffentlichrechtlicher Natur ist. Von diesem Standpunkte

aus übt Verfasser an dem Gesetze Kritik und gelangt dabei zu dem Ergebnisse, dass dasselbe dem publizistischen Charakter des Verhältnisses in den die Rechtsausübung der Telegraphenverwaltung betreffenden Bestimmungen in sehr wesentlichen Punkten — so namentlich hinsichtlich des Verfahrens aus §§ 7, 8, des Ausschlusses des Verwaltungsweges im § 13 und hinsichtlich der Verweisung der Ersatzansprüche wegen der Benutzung von Privatgrundstücken (§ 12 Abs. 2 u. 3) auf den Rechtsweg (§ 13 Abs. 2 u. 4) — nicht genügend Rechnung getragen habe (S. 73). Dieses Urtheil des Verfassers kann auf Zustimmung Anspruch erheben. Als Anhang endlich sind der Text des Gesetzes, die Ausführungsbestimmungen des Reichskanzlers und — leider nur — die sächsischen Landes-Ausführungsverordnungen abgedruckt. So dient die Arbeit zugleich der Wissenschaft und der Praxis und fördert das Verständniss und die Handhabung des theoretisch ebenso interessanten, wie für die Entwickelung des Verkehrslebens bedeutsamen Gesetzes. Dr. C. E. Riesenfeld, Breslau.

Neumann, Dr. Hugo, Rechtsanwalt. Handausgabe des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Band 3. 1. und 2. Aufl. Berlin 1900. Franz Vahlen.

Der dritte Band des Neumann'schen Kommentars zum BGB. umfasst das Einführungsgesetz zum BGB., das preussische Ausführungsgesetz zum BGB., die das Privatrecht unmittelbar berührende Reichsgesetzgebung nach der Legalordnung der Reichsverfassung des BGB. und des Einführungsgesetzes und seiner Entwürfe sowie ein sehr eingehendes Sachregister. Die grossen Vorzüge, welche bereits bei der früheren Besprechung dieses trefflichen Werkes im Bd. XV S. 296 der Zeitschrift hervorgehoben worden sind, zeichnen auch den dritten (Schluss-) Band aus, und haben dem Kommentare zu aussergewöhnlichen Erfolgen und weiter Verbreitung verholfen.

Dr. Eger, Berlin.

Kuhlenbeck, Dr. L., Rechtsanwalt. Das Bürgerliche Gesetzbuch für das Deutsche Reich nebst dem Einführungsgesetz. Im Auftrage des Vorstandes des Deutschen Anwaltsvereins erläutert. Bd. II. Berlin 1900. Carl Heymann's Verlag.

Auf die ausgezeichnete Bearbeitung des BGB. durch Kuhlenbeck ist bereits bei Besprechung des I. Bandes im Bd. XV S. 377, 378 dieser Zeitschrift hingewiesen worden. Der II. Band, welcher das 4. und 5. Buch (Familien- und Erbrecht) sowie ein umfassendes Sachregister zum ganzen Werke enthält, reiht sich in Bezug auf die volle Beherrschung des Stoffes, die Klarheit und Gründlichkeit der Erläuterungen dem ersten Bande würdig an. Das nunmehr vollendete Werk wird für den Theoretiker wie für den Praktiker von gleichem Nutzen sein. Dr. Eger, Berlin.

Dove, Heinrich, Landgerichtsrath a. D., Syndikus der Korporation der Kaufmannschaft von Berlin. Das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich. Taschen-Gesetzsammlung. Berlin 1900. Carl Heymann's Verlag.

Es scheint mir nicht zweifelhaft, dass dies praktischen Zwecken gewidmete kleine Buch die wohlverdiente und wünschenswerthe Verbreitung finden wird. Zu bedauern ist nur, dass der bekannte Verfasser bei Abfassung der Arbeit mit Rücksicht auf ihren Zweck und Umfang keine ausreichende Gelegenheit fand, die ihm eigenen grossen Vorzüge, die in der geistvollen Auffassung und anregenden Aufwerfung und Darstellung schwieriger Fragen gipfeln, wieder einmal an den Tag zu legen.

Auf Einzelheiten einzugehen, ist hier kaum der Ort; es genügt wohl, hervorzuheben, dass der Verfasser auch die bisherige Doctrin und Rechtsprechung, soweit sie nach Erlass des neuen Handelsgesetzbuchs noch direkt anwendbar ist, für die Auslegung in weitem Umfange herangezogen und sorgfältigst verwerthet hat. Zu einer Reihe wichtiger Fragen hat der Verfasser wohl aus obigem Grunde keine Stellung genommen, z. B. zu der Frage, ob die Aktiengesellschaft ein Verein ist und

inwieweit bestehenden Falles die Vorschriften des BGB. über Vereine auf sie anwendbar sind; ferner zu der wichtigen Frage, ob es jetzt noch, was Referent gegen Simon und gegen Ring (in Lehmann-Ring, das HGB. II. Theil S. 374 Nr. 3) annimmt (S. Deutsche Juristenzeitung V. Jahrg. Nr. 6, S. 132/133), Aktiengesellschaften mit nicht wirthschaftlichen (idealen) Zwecken geben kann u. A. m.

Die Bemerkung auf S. 351/52 Anm. 2: „Vgl. jetzt auch Riesser „Die handelsr. Lieferungsgeschäfte“ Berlin 1900“, ist entweder zu streichen oder zu ändern. Zu dem von Staub besprochenen Urtheil des I. Civilsenats des Reichsgerichts über die handelsrechtlichen Lieferungsgeschäfte vom 12. Oktober 1898 hat sich Referent in seiner Schrift: „Die handelsrechtlichen Lieferungsgeschäfte“ (Berlin 1900 Otto Liebmann) überhaupt nicht geäussert und würde dies auch schon deshalb nicht gethan haben, weil er die von Staub an jenem Urtheil geübte Kritik sowohl für überall zutreffend, wie für erschöpfend erachtete. Der I. Civilsenat des Reichsgerichts hat aber in seiner zweiten Entscheidung vom 28. October 1899 sein Urtheil auf eine völlig abweichende und neue Grundlage gestellt, und zwar theils voll unter dem Eindruck der (von ihm nicht erwähnten) Staub'schen Kritik, theils, weil er mit der Construction der ersten Entscheidung unmöglich auch die handelsrechtlichen Lieferungsgeschäfte mit Nachfrist treffen konnte, die er treffen wollte. Die vorerwähnte Schrift des Referenten ist also lediglich gegen diese zweite Entscheidung gerichtet und gegen deren bereits nach einem Jahre für nöthig erachtete neue Construction der Ausdehnung des Begriffs der Börsentermingeschäfte auf die handelsrechtlichen Lieferungsgeschäfte.

Bei dieser Schrift des Referenten handelte es sich aber auch nicht darum — es mag dies gegenüber der wohlwollenden Besprechung auf S. 372/373 des XVI. Bandes dieser Zeitschrift hervorgehoben werden — dem Richter das Recht bestreiten zu wollen, ein Gesetz nicht allein nach dem Wortlaut, sondern auch nach der Absicht und dem Zweck des Gesetzgebers auszulegen, sondern darum, dass, woran festgehalten wird, der Richter, also auch der I. Civilsenat des Reichsgerichts nicht befugt ist, ein Gesetz sowohl gegen den klaren Wortlaut, wie gegen den erklärten Willen des Gesetzgebers auszulegen. (Vgl. jetzt auch Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts 5. Aufl. S. 399 Nr. 4; Laband in der Deutschen Juristenzeitung Jahrgang V Nr. 15 S. 334/335; Keyssner in der Zeitschr. f. d. ges. Handelsrecht N. F. Bd. 34 S. 594/5 und Anm. 2 auf S. 595.) Dr. Riesser, Berlin.

Olshausen, Ober-Reichs-Anwalt. Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich; Textausgabe mit Bemerkungen und Sachregister zum praktischen Gebrauch. Siebente Auflage. Berlin 1900. Franz Vahlen.

Die allbeliebte und verbreitete kurze Handausgabe des Strafgesetzbuchs von Olshausen ist in neuer Auflage erschienen, in welcher insbesondere die durch das EG. zum BGB. und die sogenannte Lex Heinze bewirkten Aenderungen berücksichtigt worden sind; sie wird in diesem neuen Gewande sich ebensoviel Freunde erwerben, wie früher. Die in der vorhergehenden Auflage enthaltenen Zuständigkeitsvorschriften sind in Fortfall gekommen, weil ein zweites Bändchen vorbereitet wird, dass die Strafprozessordnung und die Zuständigkeitsbestimmungen enthalten soll.

Dr. L. Fuld, Mainz.

Bartels, G. Die Hinterlegungsordnung vom 14. März 1879. Textausgabe mit Anmerk. Berlin 1900. Guttentag.

Bellom, M. Les lois d'assurance ouvrière à l'étranger. Tome II. Assurance contre les accidents.

Biesenberger. Die Invalidenversicherung nach dem Reichsgesetz vom 13. Juli 1899. Stuttgart 1900. Kohlhammer.

Bruschettini. La natura jiuridica del contratto di trasporto e il concetto del vettore. Citta di Castello 1900.

Féolde, G. Accidents du travail et assurances contre les accidents. 1900.

Germershausen, A. Wegerecht und Wegeverwaltung in Preussen. 1. Bd. 2. Aufl. 1900. Carl Heymann.

Göppert, Dr. H. Gesetz, betr. die gemeinsamen Rechte der Besitzer von Schuldverschreibungen, vom 4. Dezember 1899. Berlin 1900. J. Guttentag.

Jastrow, H., Amtsger.-R. Die Gesetze des Reiches und Preussens über die freiwillige Gerichtsbarkeit. Berlin 1900. J. Guttentag.

Kerr, W. W. The law and practice as to receivers. 4. Aufl. London 1900.

Meyer, G., Rechtsanwalt. Das Recht der Beschlagnahme von Lohn- und Gehaltsforderungen. Auf Grundlage der Reichsgesetze vom 21. Juni 1869 und 29. März 1897. Berlin 1900. J. Guttentag.

Mühsam, P. Die gerichtliche Hinterlegung. Berlin 1900. Ebering.

Ortloff, H. Das Deutsche Nachbarrecht. Jena 1900. Costenoble.

Pick, Dr. Berth. Die Lohnbeschlagnahme nach österreich. und deutschem Recht. Wien 1900. A. Hölder.

Predari, C. Die Grundbuchordnung. Berlin 1900. Carl Heymann.

Rabe, E. Die Gewerbeordnung für das Deutsche Reich. Gebweiler 1900. J. Boltze.

Rauck, A. Das Berggesetz für das Königreich Bayern vom 20. März 1869 / 30. Juni 1900. München 1900. J. Schweitzer's Verlag.

Ritter, D. Die allgemeinen Lehren des Handelsrechts. Berlin 1900. F. Vahlen.

Rumpelt. Das Allgemeine Baugesetz für das Königreich Sachsen vom 1. Juli 1900. Leipzig 1900. Rossberg & Berger.

Schanz, Dr. H. Die Baugenehmigung in Bayern. München 1900. C. H. Beck.

Schillerwein, J. Die österr.-ungar. Zollgesetze. 3. Aufl. Wien 1900. Manz.

Schultze-Goritz und **Oberneck.** Die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit. 2. Th. Das preuss. Gesetz. Berlin 1900. J. Guttentag.

Vidari, E. Corso di diritto commerciale. vol. I. con Appendice. 1900.

Volkmar, E. Vis major und Betriebsgefahr. Berlin 1900. Ebering.

Will, J. S. The law rel. to electric lighting and energy. 2 edit. London 1900. Butterworth & Co.

Winter, Dr. P. Bürgerliches Gesetzbuch. Berlin 1900. J. Guttentag.

III. Abhandlungen aus Zeitschriften.

Apt. Die Rechtsnatur der in Arbeitsordnungen vorgesehenen Strafen. (Arch. f. öff. Recht Bd. 15 Heft 3 S. 321.)

Arndt. Deutsches u. Preuss. Verordnungsrecht. (Arch. f. öff. Recht Bd. 15 Heft 3 S. 330.)

Calmar, L. Das internationale Uebereinkommen üb. d. Eisenbahnfrachtverkehr. (Allgem. Tar.-Anz. XIX Nr. 22, 24, 28, 30, 31, 32, 35, 36, 38, 40, 42, 43, 45, 46.)

Coermann, W., Amtsr. Die Lokal- u. Strassenbahnen in der Gesetzgebung und nichttechnischen Literatur des Jahres 1899. (Zeitschr. f. Lok. u Strassenbahnen 1900 Heft 2.)

Epstein, Dr. M. Zur Frage der gesetzlichen Lieferfrist. (Allg. Tar.-Anz. XIX Nr. 32.)

Fuld. Die Aufhebung des Dienstvertrages nach der Gewerbeordnung u. dem B.G.B. (Beitr. z. Erl. des Deutsch. Rechts. 6. Folge. 4. Jahrg. Heft 4/5.)

Greiff. Die Aenderungen des Entschädigungsrechts und des Entschädigungsverfahrens nach dem Gewerbe-Unfall-Vers.-Ges. v. 30. Juni 1900. (Arbeiter-Versorgung. Jahrgang 17 Nr. 26.)

Hilse, Dr. B. Bauherr im Sinne des Bürgerl. Gesetzbuchs u. der Unfallversicherung. (Das Recht 1900 Nr. 20 S. 432.)

Hilse, Dr. Karl, Prof. Syndikus. Verfängliche Bestimmungen in abgeschlossenen Verträgen wegen Benutzung öffentlicher Strassen. (Zeitschr. f. Lokal- u. Strassenb.-Wes. Wiesbaden 1900. Heft 2.)

— Ersatzpflicht der Kleinbahnunternehmer für Sachbeschädigungen beim Bahnbetriebe. (Zeitschr. f. Kleinb. 1900 Heft 10 S. 509.)

— Freifahrtscheine im Kleinbahnbetriebe. (Deutsch. Strass.- u. Kleinb.-Zeitg. XIII Nr. 41.)

v. Krais. Zur Frage der Beamtenhaftpflicht. (Bl. f. administr. Prax. Bd. 50 Nr. 9/10.)

Neumann, Dr. Georg. Haftung der Bahn für die Versäumung der Lieferfrist. (Allg. Tarif-Anz. XIX Nr. 27.)

— Die Rechtslage, die sich nach den derzeit bestehenden Vorschriften ergiebt, wenn die Bahn das Auf- und Abladen vornimmt, und wenn die Partei diese Leistungen besorgt (Nr. 37).

Oelenheinz, Dr., Rechtsanw. Frachtführer oder Miethschiffer? (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. VIII Nr. 26.)

Pinner. Tantième des Vorstandes und Aufsichtsrathes n. d. neuen Handelsgesetzbuch. (Beitr. z. Erl. d. Deutsch. Rechts. 6. Folge. 4. Jahrg. 4/5. Heft.)

Platho, Dr. Die Abtretung von Beamtenbesoldungen und die Aufrechnung gegen derartige Ansprüche. (Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. 1900 Nr. 63.)

Riesenfeld, Dr. Emil, Sekr. d. Kais. Ferdinands-Nordbahn. Die Rückvergütungstarife und das Betriebsreglement mit besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse in Oesterreich-Ungarn. (Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. 1900 Nr. 70.)

Rohmer. Die Novelle zur Gewerbeordnung. (Pr. Verw.-Bl. XXI Nr. 40.)

Rosin. Die wichtigsten Neuerungen der Unfallversicherungsnovelle v. 30. Juni 1900. (Verw.-Arch. IX 2/3.)

Schaar, J. Die Haftpflicht der Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns für Reisegepäck. (Allg. Tar.-Anz. XIX Nr. 46.)

Schmidt. Die neuen deutschen Unfallversicherungsgesetze. (Pr. V.-Bl. XXI Nr. 41, 45, 47.)

Volkmar, E. Vis major und Betriebsgefahr in Leonhard's Stud. z. Erl. d. Bürgerl. Rechts. Berlin 1900. Ebering.

— Pfändung von Forderungen für Wagenmiethe (Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. 1900 Nr. 53, 56, s. auch Nr. 33 u. 39).

— Die rechtliche Natur der Eisenbahnkonzession in Sachsen (Nr. 75).

Fälschung von Frachtbriefen. (Allg. Tar.-Anz. XIX Nr. 38 S. 585.)

Das Pfandrecht des Spediteurs. (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. VIII Nr. 47.)

Vergleichende Nebeneinanderstellung des Oesterreichischen Betriebsreglements mit der Deutschen Verkehrsordnung. (Oesterr. Verordn.-Bl. f. Eisenb. pp. 1900 Nr. 119.)

Das Tarifgesetz im Ständerath. (Die Schweizer Bahnen. 1900. Nr. 25.)

I nuovi commissari militari per le ferrovie (Monitore delle strade ferrate. Turin 1900. Nr. 33). Le responsabilità ferroviarie (Nr. 34).

IV. Gesetzgebung.

Baden. Gesetz, betr. das Genehmigungsverfahren bei Eisenbahnanlagen im Grossherzogthum Baden, vom 23. Juni 1900.

— Verordnung vom 15. September 1900, betr. Dienstkaution der Beamten. (Ges.- und Verordn.-Bl. S. 951.)

Bayern. Berggesetz für das Königreich Bayern vom 30. Juni 1900 und Bekanntmachung vom 20. Juli 1900.

Deutsches Reich. Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 2. Juli 1900, betreffend Erstattung des Miethszinses an versetzte Beamte. (Centr.-Bl. f. d. D. R. S. 415.)

— Gesetze vom 30. Juni 1900, betr. Abänderung des Unfallversicherungsgesetzes (RGBl. S. 335, 573); des Krankenversicherungsgesetzes (S. 332); der Gewerbeordnung (S. 321), betr. Bekämpfung gemeingefährlicher Krankheiten (S. 306).

— Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 4. Aug. 1900, betr. die dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügte Liste. (RGBl. S. 787.)

— Bekanntmachung des Reichskanzlers, betr. die Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Luxemburgs. (RGBl. S. 805, Preuss. Eisenb.-Verordn.-Bl. S. 413.)

— Vorläufige Ausführungsbestimmungen des Bundesraths vom 6. Oktober 1900 zu dem Reichsgesetze, betr. die Bekämpfung gemeingefährlicher Krankheiten, vom 30. Juni 1900. (RGBl. S. 306.) Anlage 3: enthaltend Grundsätze für Massnahmen im Eisenbahnverkehre zu Pestzeiten. (RGBl. S. 867 ff.)

Frankreich. Regl. betr. die Nebengebühren und den einheitlichen Text für d. gemeinschaftl. Tarifbedingungen aller Spezialtarife, vom 27. Oct. 1900.

Italien. Königl. Dekret über die Arbeits- und Ruhezeiten bei den italienischen Eisenbahnen, vom 10. Juni 1900. (Zeitschrift für den internat. Eisenb.-Transp. VIII (1900).

— vom 8. Juli 1900, betr. die Einsetzung militärischer Eisenbahnkommissare. (Gaz. Uff. vom 14. August 1900.)

Oesterreich. Erlass des Eisenb.-Minist. vom 19. September 1900, betr. die eisenbahnaufsichtsbehördliche Lagerung bezüglich der Beschaffung und Verwendung der Fahrbetriebsmittel f. Schleppbahnen u. Bergwerksbahnen. (Eisenb.-Verord.-Bl. XIII Nr. 110.)

— Erlass des Eisenb.-Minist. vom 20. September 1900, betr. die Regelung der Kompetenz zur Genehmigung von Schleppbahnanlagen (Nr. 111).

Preussen. Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 12. Oktober 1900, betr. Gütertarife im Uebergangsverkehre von und nach Kleinbahnen (Zeitschr. f. Kleinb. VII S. 560). — vom 4. September 1900, betr. Gewerbeunfallversicherungsgesetz (Pr. Eisenb.-Verordn.-Bl. S. 369). — vom 19. September 1900, betr. Benutzung freier Fahrt bei Dienstreisen zur Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechts auf Privateisenbahnen (S. 473). — vom 30. September 1900, betr. Geschäftsordnungen für die obersten Bauleiter von Privateisenbahnen (S. 485). — vom 26. September 1900, betr. Ergänzung der Fundordnung vom 3. März 1895 (S. 484). — vom 23. August 1900, betr. Aufstellung der Kleinbahnnachweisung (Zeitschr. f. Kleinb. VII S. 629). — vom 24. August 1900, betr. Erwirkung des Enteignungsrechts für Kleinbahnen (S. 630).

Russland. Erl. des Eisenbahnraths vom 6./12. September 1900, betr. Abänderung des Art. 53 Abs. 1 (Lieferfrist) des Allgem. Russ. Eisenbahngesetzes vom 12. Juni 1885. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. VIII Nr. 12.)

Sachsen, Königreich. Allgemeines Baugesetz vom 1. Juli 1900 (Ges.- u. Verordn.-Bl. S. 381) nebst Ausführ.-Verord. (S. 428).

Sachsen-Meiningen. Minist.-Ausschr. v. 14. April 1900, betr. Funde bei Behörden und Verkehrsanstalten. (Sammlg. d. Ausschr. S. 769.)

Schweiz. Bundesgesetz v. 29. Juni 1900, betr. die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen. (Schw. Bund.-Bl. Nr. 28 v. 11. Juli 1900.)

— Bundesbeschluss v. 28. Juni 1900, betr. die Tagegelder und Reiseentschädigungen der Mitglieder des Verwaltungsraths der schweiz. Bundesbahnen und der Kreiseisenbahnräthe (Nr. 28).

Buchdruckerei Maretzke & Märtin, Trebnitz in Schles.

Entscheidungen.

Nr. 110. Entsch. des Kassationshofes in Paris.
Vom 9. Februar 1898.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. VIII (1900). Nr. 11. S. 395).

Haftpflicht der Eisenbahn für Güter, deren Aufladen vom Absender besorgt worden ist.

Die Klage auf Ersatz des bei Ankunft am Bestimmungsorte fehlenden Teils der Ladung wurde abgewiesen:

In Erwägung, dass im Laufe des Monats April 1893 unter der Herrschaft des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, in Jardayine (Belgien), mit Bestimmung nach Lille (Frankreich), eine Anzahl Ballen Flachs der Eisenbahn zur Beförderung aufgegeben und vom Absender verladen worden sind, und dass bei der Ankunft am Bestimmungsorte von der im Frachtbrief angegebenen Anzahl acht Ballen fehlten;

dass, um das Vorhandensein eines Abmangels darzuthun und die Eisenbahn zum Ersatz des Wertes desselben an den Empfänger zu verurteilen, das angefochtene erstrichterliche Urteil, gemäss den Bestimmungen des Berner Internationalen Uebereinkommens über den Beweis im Falle des Verladens durch den Absender, hätte feststellen müssen, dass bei der Aufgabe eine Nachzählung der Anzahl der Kolli durch die Eisenbahn erfolgt und auf dem Frachtbriefe konstatiert ist; dass das Urteil aber ausschliesslich auf einen angeblichen Fehler der Eisenbahn abstellt, welcher darin bestehen soll, dass die Bahn das Ausladen der Sendung in Abwesenheit des Empfängers und ohne dass dieser in gehöriger Weise dazu eingeladen worden wäre, bewirkt hat;

dass aber weder das Berner Uebereinkommen noch irgendwelche reglementarische Bestimmungen die Eisenbahn verpflichten, das Ausladen zu verschieben und erst abzuladen, nachdem sie den Empfänger mittelst der Aufforderung, sich dazu einzufinden, in Verzug gesetzt hat;

dass also das angefochtene Urteil den Art. 8 des Berner Ueber-

einkommens ausser acht gelassen, sowie den Art. 1382[1]) des Civilgesetzbuches falsch angewendet und demgemäss verletzt hat.

Nr. 111. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes. Vom 3. März 1898.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII (1900). Nr. 126. S. 2430.)

1. Die Eisenbahnunternehmung ist verpflichtet, einen in ihrem Eigenthume befindlichen, den Verkehr zu Aufnahms- und Magazinsgebäuden einer Bahnstation vermittelnden Zufahrtsraum auf eigene Kosten zu beleuchten, wenn eine solche Massnahme durch den infolge ihres Betriebes entstandenen starken Verkehr erfordert wird.

2. Einen bezüglichen Auftrag an die Eisenbahnunternehmung zu erlassen, ist die Gemeindebehörde competent.

Auch für Eisenbahnunternehmungen hat der gleiche Grundsatz in den gesetzlichen Vorschriften Ausdruck und Anwendung gefunden. Denn wenn der § 10a Eisenbahnconcessionsgesetz vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, die Eisenbahnunternehmungen verpflichtet, die ihnen etwa ertheilten besonderen Vorschriften in Betreff ihrer Objecte zu erfüllen und insbesondere solche, welche Vorsichtsmassregeln zum Inhalte haben, wenn weiter in den Absätzen b und c die Eisenbahnunternehmungen im Allgemeinen für alle Beschädigungen für haftbar und insbesondere in den Absätzen c und d für verpflichtet erklärt werden, in Betreff der durch sie gestörten Communicationen jederzeit nach Anordnung der Behörde den den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit entsprechenden Zustand herbeizuführen, die wegen ihres Betriebes nöthigen Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, und wenn endlich die Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, im § 20 die Eisenbahnbetriebsunternehmungen für die Herstellung und Erhaltung aller Anlagen, welche durch die Anlage und den Betrieb der Bahn nothwendig geworden sind, für verpflichtet erkennt, so ist durch alle diese gesetzlichen Bestimmungen nichts Anderes gesagt, als dass auch die Eisenbahnunternehmungen verpflichtet sind, ihren Anlagen eine solche Einrichtung zu geben, welche gewährleistet, dass die öffentlichen Rücksichten, soweit dieselben durch den Betrieb der Bahn und die durch diesen hervorgerufenen besonderen Verhältnisse beeinflusst werden, vollständig gewahrt bleiben.

Nachdem nun der auf dem vorerwähnten Territorium der Eisenbahnunternehmung infolge ihres Betriebes entstandene starke Verkehr die Beleuchtung dieses Territoriums zur Nachtzeit erfordert, damit er

---

[1]) Art. 1382 lautet: „Jede Handlung eines Menschen, welche einem andern einen Schaden verursacht, verpflichtet denjenigen, durch dessen Fehler der Schaden herbeigeführt wurde, zum Ersatz“.

in voller Sicherheit sich vollziehen könne, so muss die Eisenbahnunternehmung als verpflichtet erkannt werden, die Beleuchtung dieses für ihren Betrieb und ihre Zwecke bestimmten Territoriums durchzuführen.

Nachdem nun weiter der § 90 cit. Eisenbahnbetriebsordnung die Eisenbahnunternehmungen, soweit es sich um die Befolgung der allgemeinen Polizeigesetze handelt, den zur Handhabung derselben berufenen Behörden, im concreten Falle also nach § 28, ad 2 und 3, Gem.-Ord., den Gemeindebehörden unterwirft, so war die Gemeindebehörde auch competent, den eingangs erwähnten Auftrag an die Eisenbahnunternehmung zu erlassen.

Nr. 112. Entsch. des k. Handels- und Wechselgerichts Budapest. Vom 4. Juli 1898.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. VIII. Nr. 12. S. 437.)

Frachtberechnung auf Grund des in der Aufgabestation ermittelten Gewichts.

Bei einigen in der Bestimmungsstation nachgewogenen Sendungen wurde ein höheres als das in der Aufgabestation ermittelte Gewicht konstatiert, weshalb die Bestimmungsstation die Frachtgebühr für die Gewichtsdifferenz mit 18,12 Gulden erhob. Auf Klage des Empfängers wurde die Eisenbahn von allen Instanzen, in letzter Linie vom kgl. Handels- und Wechselgericht in Budapest, zur Rückerstattung der erhobenen Mehrheit verurteilt.

Aus den im Urteil dieses Gerichts entwickelten Entscheidungsgründen heben wir folgende Erwägung hervor: „Unstichhaltig ist die Einwendung der Eisenbahn, dass das Gericht erster Instanz dadurch eine Rechtsverletzung begangen habe, dass es entschied, es sei die Berechnung der Frachtgebühren nicht unter Zugrundelegung des von der Abgabestation, sondern auf Grund des von der Aufgabestation ermittelten Gewichtes vorzunehmen gewesen. Der Eisenbahn gebührt zwar die Fracht nach dem thatsächlichen Gewichte und geht dieselbe daher bei einer irrtümlichen Gewichtsfeststellung seitens der Aufgabestation nicht des Rechtes verlustig, die Frachtgebühr nach dem thatsächlichen Gewichte fordern zu können; da jedoch die amtliche Gewichtsfeststellung sowohl auf der Aufgabs- als auch auf der Abgabsstation eine Aktion der Bahn bildet und die Gewichtsdifferenz zwischen den beiden Abwägeergebnissen keinen Anhaltspunkt dafür geboten hat, welche der beiden Abwagen die richtige gewesen sei, so ist es eine natürliche Folge, dass von der Eisenbahn in jenen Fällen, in denen die Abgabsstation ein grösseres Gewicht als die Aufgabsstation konstatiert hat, die Frachtgebühr für das konstatierte Mehrgewicht nur dann erhoben werden kann, wenn die Aufgabsstation das Gewicht irrtümlich fest-

stellte und die Ware thatsächlich das auf der Abgabsstation festgestellte Gewicht hatte. Nach dem Thatbestande wie er seitens des ersten Gerichtes festgestellt worden ist, hat die Bahn aber einen Beweis hierfür nicht anerboten und lediglich den für diesen Fall unerheblichen Nachweis erbringen wollen, dass die Abgabestation die Nachwage auf Wunsch des Empfängers vornahm".

Nr. 113. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 24. November 1899.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV (1901). Nr. 2. S. 41.)

Die Eisenbahn haftet gemäss § 19 der Eisenbahnbetriebsordnung immer für den durch Verschulden ihrer Organe an Sachen hervorgerufenen Schaden.

Das Berufungsgericht hat in seinen Gründen festgestellt und an diese Feststellungen ist das Revisionsgericht gebunden, dass an dem Unfalle dem Treiber der Kühe kein Verschulden beigemessen werden kann, sondern einzig und allein, wie dies in den erstrichterlichen Gründen auseinandergesetzt ist, das instructionswidrige Verhalten des Wächtersubstituten Alois H. Nun ist in den erstrichterlichen Urtheilsgründen, auf die sich das Berufungsgeschäft bezieht, festgestellt, dass der Wächtersubstitut Alois H. der Instruction zuwider den ihm bei der Uebersetzung angewiesenen Posten, ohne die Schranken zu schliessen, verlassen hatte, bevor er die vorschriftsmässige Deckung des Personenzuges Nr. 820 bewirkt haben konnte und ehe der fahrplanmässige Lastzug Nr. 886, den er auf diesem Posten zu erwarten hatte, und der nur wenige Minuten dem Personenzuge folgte, eingetroffen ist. Aus diesem Gebahren des Alois H. geht aber unzweifelhaft hervor, dass er für die Stelle eines Aushilfswächters auf einem so frequenten Posten, wie die Bahnübersetzung bei Kilometer 112 des Geleises der Prag-Duxer Eisenbahn ist, trotz abgelegter Prüfung nicht geeignet war, und es ist völlig unentscheidend, ob der beklagten Bahn die Unverlässlichkeit und Untauglichkeit des Alois H. für diesen Posten bereits bekannt war oder nicht, da das Wort wissentlich des § 1315 a. b. G.-B. sich nur auf den ersten Fall, nicht aber auf den durch einen Beistrich getrennten zweiten Fall dieses Paragraphen bezieht und übrigens auch die beklagte Bahn schon nach dem § 19 der Ministerialverordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, für den durch das Verschulden ihres Bediensteten verursachten Schaden ersatzpflichtig ist.

Nr. 114. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 28. November 1899.[1])

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII (1900). Nr. 131. S. 2518.)

§ 2. Oesterr. Haftpflichtgesetz v. 5. März 1869, Beurtheilung des Verschuldens bei Tödtung oder Verletzung eines Kindes beim Eisenbahnbetriebe.

Der nach dem Gesetze zulässige Gegenbeweis ist auf die im § 2 cit. erwähnten Umstände beschränkt, und können andere Umstände, als die in dieser Gesetzesstelle angeführten, die Eisenbahnunternehmung von der ihr nach dem Gesetze obliegenden Schadenersatzpflicht nicht befreien. Das beklagte Eisenbahnärar hätte deshalb, um sich vom Klagsanspruche zu befreien, zum mindesten einen der im § 2 cit. angeführten Umstände zu beweisen. Belangend den unabwendbaren Zufall, welcher nach den im § 1 eingeklammerten Worten durch eine höhere Gewalt veranlasst worden sein muss, hat das beklagte Aerar eine solche nicht behauptet, vielmehr seine Vertheidigung auf das Verschulden der Eltern der beschädigten Klägerin gestützt; von einer höheren Gewalt kann nach der Lage des Falles überhaupt nicht die Rede sein. Aber auch die unabwendbare Handlung eines Dritten wurde beklagterseits nicht behauptet, da das Verschulden der Eltern der Beschädigten in einem Mangel an Aufsicht, also in einer Unterlassung, gelegen sein soll, das Gesetz aber keineswegs, wie in der Revisionsbeantwortung angeführt wird, ein unabwendbares Verschulden der dritten Person, sondern ausdrücklich eine unabwendbare Handlung derselben zur nothwendigen Voraussetzung hat, unter welche Bestimmung aber eine blosse Unterlassung umsoweniger subsumirt werden kann, als die Aufzählung der im § 2 cit. erwähnten Umstände mit Rücksicht auf die Worte „nur dann“ und die Verbindung der einzelnen Umstände mit dem Wörtchen „oder“ offenbar eine taxative ist, sohin eine analoge Anwendung auf dort nicht ausdrücklich angeführte Umstände nicht zulässt. Es erübrigt somit noch die Erörterung der Frage, ob der dritte in der citirten Gesetzesstelle vorgesehene Fall, nämlich jener eines Verschuldens der Beschädigten, vorliege. Mit Recht betont das Berufungsgericht, dass ein Verschulden im Sinne des § 1394 a. b. G.-B. bei einem Kinde, das den Verstandesgebrauch nicht hat, nicht vorliegen könne; schon daraus ergibt sich, dass die Beschädigte an dem Unfalle ein Verschulden nicht treffen könne; ein allfälliges Verschulden ihrer Eltern ist aber gewiss nicht ihr Verschulden. Richtig ist wohl, dass der gesetzliche Vertreter des Kindes bei Rechtshandlungen desselben dessen mangelnden Willen ergänzt und infolgedessen die im

[1]) Vgl. über obige Entscheidung die in dieser Zeitschrift Bd. XVII Nr. 10 veröffentlichte Abhandlung von Dr. E. Tilsch.

Namen des Kindes gesetzten Rechtshandlungen als Rechtshandlungen des letzteren gelten; dies lässt sich jedoch auf eine ein Verschulden des Unmündigen begründende Handlung nicht ausdehnen.

Nr. 115. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civ.-Senat. Vom 28. Dezember 1899.

(Sächs. Arch. für bürg. Recht. Bd. X. Heft 9/10. S. 622.)

§ I. Reichshaftpflichtgesetz. Derjenige, welcher beim Eisenbahnbetriebe zur Abwendung einer Gefahr von Sachen sein Leben oder seine Gesundheit aufs Spiel setzt, befindet sich in eigenem Verschulden.

Da eingangs erwähnt wird, der Unfall habe sich „etwa" in der näher dargelegten Weise abgespielt, scheint die Auslegung denkbar, dass das Berufungsgericht lediglich einer Vermuthung Ausdruck geben wolle, und wenn dem so wäre, liesse sich die Abweisung der Klage, soweit sie auf dem Haftpflichtgesetz fusst, zweifellos nicht halten: Nur der bündige Nachweis, nicht schon die blosse nähere oder entferntere Möglichkeit einer ursächlichen Selbstverschuldung des Verletzten überhebt nach der klaren Bestimmung in § 1 den Betriebsunternehmer seiner Haftung. Eger, Das Reichshaftpflichtgesetz, 4. Aufl. S. 97 flg. Indessen erhellt die Absicht, eine positive Feststellung zu treffen und nicht in Vermuthungen sich zu ergehen, aus dem Zusammenhang der Entscheidungsgründe etc.

In zweiter Linie vermisst die Revision, soweit das Berufungsgericht ein eigenes Verschulden des Verletzten für dargethan hält, ein Eingehen auf die besonderen Umstände des Falles, nämlich darauf, ob nicht eine Fahrlässigkeit um deswillen ausgeschlossen werde, weil dem Verletzten, der sein Pferd vor dem unmittelbar drohenden Verderben retten wollte, zu irgend welchem Nachdenken keine Zeit geblieben sei, und weil er sich bei seinem Vorgehen nur von der Hoffnung habe leiten lassen, er werde das sonst verlorene Thier vielleicht retten. Auch mit diesem Angriff dringt die Revision nicht durch. Jeder Erwachsene, vollends ein mit Beförderung von Eisenbahngüterwagen gewerbsmässig befasster Fuhrmann, kennt den Erfahrungssatz, dass derartige Wagen auch ohne Ladung, wegen ihres bedeutenden Eigengewichts, sobald sie einmal in Bewegung gesetzt sind, eine grosse lebendige Kraft entfalten, selbst durch Anwendung stark wirkender Bremsvorrichtungen nicht sofort zum Stehen gebracht werden können und ungebremst beim Anprall an Widerstände eine zerstörende Wucht entwickeln. Nun ist, nach der ausdrücklichen Feststellung des Berufungsgerichts, B. bei seinem Versuch, durch Entgegenstemmen mit dem Oberkörper die nachrollenden Wagen aufzuhalten, nach rückwärts gegen das Pferd gedrückt worden, welches durch die mit dem einen Ende an seinem Geschirr befestigte,

mit dem anderen Ende an einem festen Hinderniss verfangene Kette unbeweglich festgehalten war und einem Druck vor Zersprengung der Kette nicht nachzugeben vermochte. Er hat sich demgemäss — was in jener Feststellung ohne weiteres mit enthalten ist — in eine solche Stellung begeben, dass sein Körper die ganze lebendige Kraft der rollenden Wagen empfangen, folglich mit naturgesetzlicher Nothwendigkeit erheblich zusammengepresst und schwer verletzt werden musste, weil er nach rückwärts nicht ausweichen konnte. Die Wahrscheinlichkeit eines derartigen Ergebnisses war von vornherein so klar und einleuchtend, dass zur richtigen Erkenntniss ein besonderes Nachdenken überhaupt nicht erfordert wurde; vielmehr musste sich bei einem Menschen von gewöhnlicher Einsicht und Urtheilskraft in ähnlicher Lage mit der Vorstellung einer dem Pferde drohenden Verletzung sofort die Vorstellung von der aus ganz den gleichen Gründen gegebenen Unsinnigkeit und Leichtfertigkeit eines Rettungsversuchs auf dem von B. eingeschlagenen Wege verbinden, und wenn B. sich die Gefährdung seines Pferdes vergegenwärtigen konnte, ehe es wirklich beschädigt war, so genügte der hiezu erforderliche, noch so kleine Zeitabschnitt auch, um das Gefährliche einer Unternehmung, wie er sie ausführte, vollkommen einzusehen. Ferner mag, vom höheren sittlichen Standpunkt aus, zur Rettung fremder Leben die bewusste Aufopferung oder Gefährdung der eigenen Person gestattet sein und nicht fahrlässig im Rechtssinn erscheinen. Eger, a. a. O. S. 138 flg., 142 flg. Unter keinen Umständen ist es aber zulässig, zur Abwendung einer Gefahr von Sachen, insbesondere von Thieren, seinen Leib oder seine Gesundheit auf das Spiel zu setzen. Der Wunsch und die Hoffnung, das unbeweglich festgehaltene, durch die nachrollenden Wagen bedrohte Pferd zu retten, entband den Eigenthümer nicht von der Pflicht, bei seinen darauf abzielenden Handlungen denjenigen Grad von Aufmerksamkeit anzuwenden, welcher unter gleichen Voraussetzungen von jedem Vernünftigen und Zurechnungsfähigen zu erwarten wäre.

Nr. 116. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 4. Januar 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII (1900). Nr. 123. S. 2386.)

Das Ausgleiten auf den in das Bahnhofsgebäude führenden Stufen infolge Glatteises und die hiedurch hervorgerufenen Körperverletzungen fallen nicht unter das Haftpflichtgesetz, weil der bezügliche Unfall sich nicht als eine Ereignung im Verkehre einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn darstellt. Derartige Unfälle, bezw. die Haftung für dieselben sind vielmehr lediglich nach den Normen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zu beurtheilen.

Der Unfall der Klägerin kann nicht als eine Ereig-

nung im Verkehre einer Eisenbahn angesehen werden, weil die körperliche Verletzung derselben nicht im Betriebe der Eisenbahn herbeigeführt wurde, Specialgesetze überdies stricte auszulegen sind, und ihnen kein anderer Sinn beigelegt werden darf, als welcher aus der klaren Absicht des Gesetzgebers hervorleuchtet (§ 6 a. b. G.-B.).

Es hatte demnach die Klägerin selbst das Verschulden des belangten Aerars nachzuweisen. Diesen Nachweis hat dieselbe auch thatsächlich erbracht, und zwar durch die Zeugen Josef S. und Carl N. Durch die Aussage des erstgenannten Zeugen, dass zur Zeit des Unfalles das Trottoir vereist war und durch die Aussage des zweitgenannten Zeugen, dass die Stufen und auch das Trottoir mit Glatteis bedeckt waren, musste als erwiesen angenommen werden, dass das beklagte Aerar der ihm obliegenden Verpflichtung zur Besandung des Trottoirs nicht vollständig nachgekommen ist.

Nr. 117. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

Vom 9. Januar 1900.

(Zeitschr. f. deutsch. bürg. Recht u. franz. Civilrecht. Bd. XXXI. Heft 3. S. 467.)

§ 1. Reichshaftpflichtgesetz. Betriebsunfall eines Kindes bei einer Strassenbahn. Beurtheilung des eigenen Verschuldens nach Massgabe der thatsächlichen Verhältnisse.

Einem begründeten Rechtsbedenken unterliegt nicht die Entscheidung des Oberlandesgerichts, dass den verletzten Knaben kein eigenes Verschulden an seinem Unfalle treffe. Bei der Beurtheilung dieser Frage verlangt es mit Recht den Nachweis, dass bei dem Knaben trotz seines jugendlichen Alters von 7—8 Jahren die erforderliche Einsicht und das Bewusstsein von der Gefährlichkeit seines Handelns vorhanden gewesen seien. Wenn nun auch nach der Annahme des Berufungsgerichts der Knabe im Allgemeinen die mit dem Betriebe der Strassenbahn verbundenen Gefahren gekannt hat, so ist doch weiter festgestellt worden, dass derselbe zur Zeit seines Unfalls mit einem Genossen auf der Strasse spielend sich tummelte und dass Knaben von 7—8 Jahren, wenn sie auf der Strasse spielend sich tummeln, überhaupt und ganz ohne Rücksicht auf ihre Individualität nicht das Bewusstsein der Gefahren haben, welche ihnen durch Unachtsamkeit und Muthwillen seitens der Strassenbahnwagen drohen. Ob der hiermit aufgestellte Erfahrungssatz zutreffend ist, ist nicht nachzuprüfen; einen rechtlichen Irrthum lässt er nicht erkennen und er rechtfertigt die Annahme, dass es an der subjektiven Voraussetzung eines Verschuldens des verletzten Knaben fehle. Die Entscheidung beruht demnach auf der Würdigung der thatsächlichen Verhältnisse des Falles, welche mittels der Revision nicht mit Erfolg angefochten werden kann.

Nr. 118. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
6. Civil-Senat. Vom 12. Januar 1900.

(Sächs. Arch. f. bürgerl. Recht. Bd. X. Heft 9/10. S. 617.)

Haftung zweier Betriebsunternehmer bei einem Unfalle, der auf der Kreuzungsstelle ihrer beiden Linien durch einen Zusammenstoss der beiderseitigen Züge herbeigeführt ist. Zum Begriff der höheren Gewalt im Sinne von § 1 des Haftpflichtgesetzes.

Der Vorderrichter hat ohne Rechtsirrthum die Voraussetzung der gesetzlichen Haftung aus § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871, dass der Unfall sich „bei dem Betrieb einer Eisenbahn“ ereignet hat, als gegenüber den beiden Beklagten zutreffend angenommen. Die körperliche Verletzung des Klägers steht zweifellos in dem von dem Gesetz unterstellten Zusammenhang sowohl mit dem Betriebe der städtischen Hafenbahn, als demjenigen der elektrischen Strassenbahn. Der Kläger ist als Fahrgast der Strassenbahn auf einer von dieser auszuführenden Fahrt zu Schaden gekommen und zwar dadurch, dass der Motorwagen, auf welchem er sich befand, auf das Schienengeleis der Hafenbahn in dem Augenblick eingedrungen war, als ein Güterzug der letzteren Bahn gegen die Kreuzung heranfuhr; hierbei ist der Kläger durch den Anprall des Bahnzuges an den Motorwagen auf die Geleise der Hafenbahn geschleudert und demnächst von dem Hafenbahnzug überfahren worden. Allerdings handelt es sich hier nicht um einen „Konkurrenzbetrieb“ mehrerer Bahnen (Entsch. des R.O.H.G's. Bd. 9 S. 142 flg.) oder um einen gemeinschaftlichen Betrieb auf derselben Strecke; — eine gewisse Gemeinschaftlichkeit besteht vorliegend nur hinsichtlich der Benutzung der Wegefläche auf der Kreuzungsstelle für die beiderseitigen Bahnkörper oder Fahrbahnen. — Allein darauf kommt es hier nicht an. Entscheidend ist, dass der Unfall im Gefolge des gleichzeitigen Betriebes der einen und der anderen Bahn eingetreten und auf das thatsächliche Zusammenwirken der beiden Betriebe als die Ursache zurückzuführen ist, welche Ursache beiderseits durch die eigenthümliche Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes beeinflusst wurde. Unzutreffend ist der Einwand der beklagten Stadtgemeinde, der Thatbestand, wonach der elektrische Motorwagen die geschlossene Barriere der Hafenbahn gewaltsam durchbrochen habe und womit zugleich die Voraussetzungen der §§ 315, 316 des St.G.B.'s sowie des § 26 des Allg. L.Rs. Th. I Tit. 6 erfüllt seien, stelle sich nicht als Betriebsergebniss der beklagten Hafenbahn dar, sondern als ein äusserer gewaltsamer Eingriff in deren sich ordnungsmässig vollziehenden, durch die Schranke abgeschlossenen Betrieb. Für die Frage, ob der Unfall bei dem Betrieb (auch) der städtischen Eisenbahn stattgefunden habe, kommt nur in Betracht, dass der Unfall zufolge der Wirksamkeit eigenthümlich ge-

fährlicher Betriebsmittel dieser Bahn herbeigeführt wurde, wogegen der Umstand, dass im konkreten Fall jene Wirkung durch den, sei es auch schuldhaft widerrechtlichen, Eingriff seitens eines Dritten — hier der anderen Bahn — ausgelöst wurde, nur für den Einwand der höheren Gewalt erheblich werden könnte. Gegen die aus dem Bahnbetrieb als solchem entspringende Rechtsfolge der gesetzlichen Haftpflicht konnte die zeitweilige Abschliessung des Betriebsraumes der Hafenbahn nicht in dem Sinne Schutz gewähren, dass sie hierdurch die Möglichkeit eines Betriebsunfalls von ihrem Gebiet ausgeschlossen hätte.

Ein schuldhaftes Handeln oder Unterlassen auf Seiten der einen oder der anderen Eisenbahn — an sich für die Frage der Haftpflicht rechtlich nicht erheblich und nur für eine etwa im Verhältniss der beiden Bahnen unter sich bestehenden Regresspflicht von Bedeutung — könnte immerhin, wie den Revisionen zuzugeben ist, möglicherweise für die zweite Beklagte den Einwand der höheren Gewalt begründen. Diese würde jedoch den Nachweis voraussetzen, dass es dem Betriebsunternehmer der einen Bahn auch bei Anwendung der grössten Vorsicht, bei Vorkehrung aller denkbaren Sicherungsmassregeln, welche vernünftiger Weise dem Eisenbahnunternehmer zugemuthet werden können, nicht möglich war, die Handlung des anderen abzuwehren oder ihren schädlichen Folgen vorzubeugen. Und es kommt hierbei zugleich in Betracht, dass als unabwendbare Zufälle für die Eisenbahn solche Unfälle nicht gelten, welche lediglich in der gefährdenden Natur des Unternehmens selbst oder in einer von dem Eisenbahnunternehmer selbst geschaffenen gefährlichen Lage ihren Grund haben.

Das Berufungsurtheil verneint das Vorliegen einer höheren Gewalt für die eine wie für die andere Beklagte und führt zur Begründung zunächst an: der Unfall sei entstanden durch den Umstand, dass die beiden Eisenbahnbetriebe sich im gleichen Niveau kreuzen, d. h. durch einen Umstand, dem bereits zahlreiche Unfälle zuzuschreiben seien, der deshalb nach den Anforderungen der neueren Eisenbahnwissenschaft grundsätzlich vermieden werden solle. Wenn nun auch die örtlichen Verhältnisse oder die Höhe der Kosten der Unterführung oder Ueberführung des einen Eisenbahnbetriebes entgegengestanden haben, so seien jedenfalls gemeinschaftliche Berathungen der beiden Beklagten geboten gewesen. — Man ist nicht genöthigt, mit der Revision der Beklagten diese Stelle des Berufungsurtheils dahin aufzufassen, dass der in demselben zuerst erwähnte Grund im Folgenden gänzlich fallen gelassen und die Entscheidung lediglich auf den weiteren Grund gestützt sei. Das Berufungsgericht erblickt in der Kreuzung beider Bahnen auf Schienenhöhe eine schon an sich gefährliche Anlage. Dieser keinenfalls

rechtsirrthümlichen Auffassung steht nicht entgegen, dass derartige Geleisekreuzungen, wie die beklagte Stadtgemeinde anführt, thatsächlich nicht selten vorkommen, beziehungsweise dass solche wenigstens bei Kleinbahnen, Privatanschluss- oder Strassenbahnen bislang die behördliche Genehmigung (unter bestimmten Bedingungen) erhalten konnten. Einer in besonderem, aussergewöhnlichem Masse gefährlichen Eisenbahnanlage kann aber die Bedeutung zukommen, dass in Folge dessen die Anforderungen an die Vorsicht des Betriebsunternehmers verschärft, der Kreis der denselben haftfrei machenden höheren Gewalt dementsprechend noch mehr eingeengt wird. War die von dem Unternehmer selbst durch die Anlage geschaffene — gesteigerte — Gefahr durch alle mit dem Betrieb verträglichen Vorsichtsmassregeln nicht völlig auszuschliesen, so trifft das, was von Gefahr übrig bleibt, den Eisenbahnunternehmer.

Nr. 119. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 24. Januar 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII (1900). Nr. 128. S. 2459.)

Die im § 10, lit. b) der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238 (Eisenbahn-Concessionsgesetz), normirte Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung zur Verhütung des Schadens ist nicht an die im 30. Hauptstücke des II. Theiles des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches über den Schadenersatz festgesetzten Voraussetzungen gebunden. Die Eisenbahnunternehmung ist vielmehr verpflichtet, allen durch den Bau der Bahn veranlassten Schaden auch in dem Falle zu ersetzen, als sie keinerlei Verschulden trifft.

Wenn der § 10, lit. b), bestimmt, dass die Eisenbahnunternehmungen verpflichtet sind, allen Schaden an öffentlichem oder Privatgute zu vergüten, welcher durch den fraglichen Eisenbahnbau veranlasst worden ist, sowie dass die Eisenbahnunternehmungen solche Vorkehrungen zu treffen haben, dass die angrenzenden Gebäude, Grundstücke etc. durch die Bahn weder während des Baues derselben, noch in der Folge Schaden leiden, und dass sie verpflichtet sind, für derlei Beschädigungen zu haften, so ist es klar, dass hienach den Eisenbahnunternehmungen in der angegebenen Hinsicht eine weit über die Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches betreffs des Schadenersatzes und über die Norm des § 364 a. b. G.-B. hinausreichende Ersatzpflicht auferlegt wurde. Diese ausgedehntere Ersatzpflicht bildet eben ein Corollar zu den den Eisenbahnunternehmungen im § 9 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes eingeräumten besonderen Rechten und beruht auf dem Grundsatze, dass die Concession zu einem Eisenbahnbau und -Betriebe noch keineswegs die Autorisation zu unverantwortlicher Schadenszufügung in sich fasst. Der citirte § 10, lit. b), normirt also nicht nur, dass die Eisenbahnunternehmung selbst dann hafte, wenn sie kein Verschulden (§ 1294

a. b. G.-B.) trifft, sondern auch, dass sie für allen durch den Bau und Betrieb der Bahn an angrenzenden Gebäuden, Grundstücken etc. entstandenen und entstehenden Schaden, also nicht blos für einen unmitttelbar durch einen directen Eingriff in die Rechtssphäre eines Dritten verursachten, sondern für jeden, wenngleich nur mittelbar durch den Bau und Betrieb der Bahn hervorgerufenen Schaden zu haften habe. Die zweite Instanz hat daher mit vollem Rechte ihr Urtheil auf die Bestimmung des § 10, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes basirt und ebenso mit Recht auf Grund der Feststellung, dass der Kläger durch den Bau und Betrieb der Wiener Stadtbahn an seinem Hause einen Schaden in der Höhe von fl. 14.800 erleide, den beklagten Theil zum Ersatze desselben verhalten.

Nr. 120. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes. Vom 30. Januar 1900.

1. Der Charakter wirklicher Staatsbediensteter kommt nur denjenigen Beamten und Dienern der staatlichen Eisenbahnverwaltung zu, welche infolge Verleihung eines im Staatsdienste systemisirten Postens der staatlichen Eisenbahnverwaltung in den wirklichen Staatsdienst übernommen wurden.

2. Bedienstete der staatlichen Eisenbahnverwaltung, welche keinen im Staatsdienste systemisirten Posten bekleiden, sind weder Staatsbeamte, bezw. -Diener, noch öffentliche Fondsbeamte, bezw. -Diener.

3. Durch die Aufnahme in den Dienst der staatlichen Eisenbahnverwaltung an sich (ohne gleichzeitige Verleihung eines im Staatsdienste systemisirten Postens) tritt eine Aenderung in dem bisherigen Heimatsrechte des betreffenden Bediensteten nicht ein.

Es besteht kein Gesetz, welchem zufolge die Bediensteten der k. k. Staatsbahnen als Bedienstete des Staates und als in einem öffentlich-rechtlichen Verhältnisse zu demselben stehend anzusehen wären.

Im § 19, Abs. 3, des mit der Kundmachung des Handelsministers und des Eisenbahnministers vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16. publicirten Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung ist allerdings von denjenigen zu dem Personale der letzteren gehörigen Beamten und Dienern die Rede, welche infolge Verleihung eines im Staatsdienste systemisirten Postens der staatlichen Eisenbahnverwaltung in den wirklichen Staatsdienst übernommen werden, allein aus dem Verordnungs-Blatte des k. k. Eisenbahnministeriums für den Dienstbereich der Staatseisenbahn-Verwaltung vom 31. December 1896, LV. Stück, Nr. 178, geht hervor, dass der Kanzleidiener Johann K. in der Eigenschaft als Bediensteter der k. k. Staatsbahnen in die Gehaltsstufe von fl. 500 befördert wurde, dass er somit nicht einen im Staatsdienste systemisirten Posten inne hat und

nicht in wirklichen Staatsdienst übernommen worden ist. Derselbe gehört vielmehr der im Abs. 1 des § 19 des obcitirten Organisationsstatutes erwähnten Kategorie des Personales der staatlichen Eisenbahnverwaltung an, welcher derzeit nicht der Charakter wirklicher Staatsbediensteten zukommt, und ist es selbstverständlich, dass durch die Bestimmung des § 19, Abs. 2, des obcitirten Organisationsstatutes, nach welcher, insoweit nicht durch dieses Statut, sowie durch die bestehenden sonstigen gesetzlichen Vorschriften eine Verschiebung der Rechte und Pflichten bedingt ist, auf das Personale der Staatsbahnen die für Staatsbeamte und Staatsdiener geltenden Normen sinngemässe Anwendung finden, nicht die gesetzliche Norm des § 10 des Gesetzes vom 5. December 1896, R.-G.-Bl. Nr. 222, auf die Beamten und Diener der Staatsbahnen ausgedehnt und hiemit eine Aenderung des Heimatsrechtgesetzes vorgenommen werden wollte und konnte.

Nr. 121. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes. Vom 7. Februar 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII (1900). Nr. 129. S. 2475.)

Die Unterlassung der gemäss § 29 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, vom Betriebsunternehmer oder Betriebsleiter zu erstattenden Unfallsanzeige an die politische Behörde erster Instanz kann eine Schadenersatzpflicht des Unternehmers für den Verlust der dem Versicherten wegen des Betriebsunfalles nach dem erwähnten Gesetze sonst gebührenden Entschädigungsrente begründen.

Im § 29 ist dem Betriebsunternehmer oder -Leiter die binnen fünf Tagen zu erstattende Anzeige aller daselbst bezeichneten Unfälle, zu welchen auch der dem Kläger zugestossene gehört, unbedingt zur Pflicht gemacht und ist diese Anzeige an die politische Behörde erster Instanz in zwei Exemplaren nach dem mit Min.-Vrdg. vom 24. Jänner 1889, R.-G.-Bl. Nr. 12, bekannt gegebenen Formulare zu erstatten, damit die Unfallversicherungsanstalt von dem Unfalle durch die politische Behörde im Sinne des § 31 alsbald verständigt und die Rente womöglich schon nach Ablauf von vier Wochen nach dem Unfalle von amtswegen festgestellt werde. Gegen diese offenbar zur Wahrung der Rechte des Beschädigten getroffene Bestimmung des Gesetzes hat die beklagte Unternehmung, bezw. ihr Betriebsleiter, für welchen sie zu haften hat, durch Unterlassung der pflichtmässigen Anzeige verstossen und liegt in dieser nicht entschuldigten Ausserachtlassung einer gesetzlichen Verbindlichkeit ein Verschulden im Sinne der §§ 1295, 1297 und 1298 a. b. G.-B., welches dadurch, dass es im § 52, al. 3, des citirten Gesetzes mit Geld- und eventuell auch mit Freiheitsstrafen bedroht ist, keineswegs den allgemeinen Bestimmungen des bürgerlichen Gesetzbuches über die civilrechtliche Haftung für Schadenersatz entrückt und auch dadurch nicht

beseitigt wurde, dass Kläger von dem im § 34 citirten Gesetze ihm subsidiär eingeräumten Rechte, binnen Jahresfrist selbst die Anzeige des Unfalles bei der Versicherungsanstalt zu erstatten, keinen Gebrauch gemacht hat.

Nr. 122. Entsch. des Preuss. Ober-Verwaltungs-Gerichts.

4. Senat. Vom 12. Februar 1900.

(Preuss. Eisenb.-Arch. Jahrg. 1900. Heft 6. S. 1437.)

Der Eisenbahnunternehmer hat sich an der Unterhaltung eines öffentlichen Weges, dessen Unterhaltungslast als Folge seiner durch eine Eisenbahnanlage veranlassten Veränderung oder Verlegung vermehrt ist, neben dem ordentlichen Wegebaupflichtigen mit einer Quote zu betheiligen, welche dieser Vermehrung der Wegeunterhaltungslast entspricht. — Erhält ein Privatweg, dessen Einrichtung und Unterhaltung dem Eisenbahnunternehmer auf Grund des § 14 des Eisenbahngesetzes auferlegt war, die Eigenschaft eines öffentlichen Weges nach der Gestaltung der Bahnanlage und der Auflage, so ist zu seiner Unterhaltung nicht mehr der Eisenbahnunternehmer, sondern der ordentliche Wegebaupflichtige heranzuziehen.

War der K.-Weg zur Zeit der Eisenbahnanlage ein privater und hat er diese Eigenschaft inzwischen nicht verloren, so würde der Amtsvorsteher nach den §§ 55, 56 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 nicht in der Lage gewesen sein, die angefochtene Verfügung zu erlassen, und würde dieselbe wegen Unzuständigkeit der Wegepolizeibehörde der Aufhebung unterliegen. Hat der früher als Privatweg bestehende K.-Weg aber die Eigenschaft eines öffentlichen Weges erst nach der Herstellung der Bahnanlage und der Auflage der Einrichtung der Parallelwege an den Unternehmer erhalten, so würde der Eisenbahnfiskus, der dann die Einrichtung und Unterhaltung von Privatwegen auf Grund des § 14 des Gesetzes vom 3. November 1838 übernommen hätte, auf Grund dieser Verpflichtung nicht im Verwaltungsstreitverfahren zur Unterhaltung dieser Wege als öffentlicher Wege herangezogen werden können, diese vielmehr Sache des ordentlichen Wegebaupflichtigen sein.

War der K.-Weg dagegen schon zur Zeit, als der Rechtsvorgängerin des Fiskus die Herstellung der Parallelwege seitens der Landespolizeibehörde auferlegt wurde, ein öffentlicher Weg, so muss davon ausgegangen werden, dass die bezügliche Anordnung der letzteren auf der Grundlage des § 4 des Gesetzes vom 3. November 1838 beruht.

Es bedurfte indessen im vorliegenden Falle zur Begründung der Unterhaltungsverbindlichkeit auf Seite des Eisenbahnfiskus als Rechtsnachfolger der B.-G. Eisenbahngesellschaft, deren Rechte und Verbindlichkeiten auf ersteren übergegangen sind, nach der Rechtsprechung des unterzeichneten Gerichtshofes keines ausdrücklichen Ausspruchs der Landespolizeibehörde, vielmehr ist in dieser Judikatur ständig der Grund-

satz aufgestellt, dass eine Vermehrung der Wegeunterhaltungslast, die sich als Folge einer durch eine Eisenbahnanlage veranlassten Veränderung oder Verlegung der öffentlichen Wege ergiebt, nicht dem nach gemeinem Wegerecht Unterhaltungspflichtigen zur Last fallen darf, dass vielmehr innerhalb der bezeichneten Grenzen die Bahnverwaltung an der Unterhaltung des veränderten oder verlegten Weges in dem Verhältniss Theil zu nehmen hat, in welchem die Unterhaltungslast durch die Veränderung oder Verlegung vermehrt ist (zu vergleichen Urtheil vom 1. Februar 1896, Bd. XXX S. 184 ff. der Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts). Der Eisenbahnunternehmer hat sich also rechtlich an der Unterhaltung des ganzen Weges neben dem ordentlichen Wegebaupflichtigen mit einer Quote zu betheiligen, nicht aber liegt ihm allein die Unterhaltung der Strecke ob, um die der alte Weg etwa verlängert ist. Das schliesst jedoch eine Vereinbarung der Betheiligten des Inhalts nicht aus, dass der Eisenbahnunternehmer entsprechend dem ihm nach der ideellen Theilung zur Last fallenden Kostenbetrage die Unterhaltung eines realen Theiles des Gesammtweges übernimmt. Darüber, dass hierbei dem Kläger — eine Mitverpflichtung desselben überhaupt vorausgesetzt — eine Fläche von 7064 qm zu überweisen sein würde und dass die mit d c f g, d b c und m g f auf der eine Anlage der Berufungsschrift bildenden Situationsskizze bezeichneten Flächen nicht mit hinzuzurechnen sind, scheint zwischen den Parteien Einverständniss zu herrschen.

Hinsichtlich der bei der Unterhaltungslast des ganzen Weges eingetretenen Vermehrung ist der Eisenbahnfiskus in vollem Umfange in den Kreis der Wegebaupflichtigen eingetreten, er hat also auch in vollem Umfange das zu leisten, was die zuständige Wegepolizeibehörde im Verkehrsinteresse zu fordern berechtigt ist. Zu berücksichtigen ist hierbei nicht nur der Durchgangsverkehr, sondern auch derjenige der Anwohner und das Verhältniss der Parallelwege zu der durch ihre Belegenheit gebotenen Herstellung der mit ihnen in Verbindung stehenden Strassen.

Nr. 123. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 15. Februar 1900.

(Jur. Wochenschr. 1900. Nr. 35/37. S. 314. Ziff. 13.)

Altes Deutsch. Hand.-Ges.-Buch Art. 402, 405. (Neues Deutsch. Hand.-Ges.-Buch §§ 433, 435.) Entstehung der Rechte und Pflichten des Empfängers aus dem Frachtvertrage.

Abgesehen hiervon läge, da die Fahrt im Kurischen Haff als Binnenfahrt gilt (vgl. Gareis-Fuchsberger, Das Allgem. Deutsche Handelsgesetzbuch S. 819), und der Kl., wie anzunehmen ist, gewerbsmässig die Beförderung von Gütern ausführt, zwischen dem Kaufmann Z. und

dem Kl. als Frachtführer gemäss Art. 390 und Art. 272 Ziffer 3 des H.G.B. ein Handelsgeschäft vor. Ein selbständiges Recht gegen den Frachtführer auf Erfüllung der durch den Frachtvertrag begründeten Rechte entsteht nun für den Empfänger gemäss Art. 405 des H.G.B. erst mit der Ankunft der Frachtgüter am Ort der Ablieferung. Verpflichtungen des Empfängers gegenüber dem Frachtführer werden dagegen gemäss Art. 406 des H.G.B. erst durch die Annahme des Guts und des Frachtbriefes begründet. (Vergl. Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch, III. und IV. Aufl. zu Art. 405 § 7.) Nur hinsichtlich der durch Art. 405 des H.G.B. dem Destinatär eingeräumten Rechte kann, insofern und insoweit man sagen kann, dass die Vertragschliessenden (Absender und Frachtführer) den Erwerb der gemäss Art. 405 zustehenden Rechte des Destinatärs nach Art. 405 wollten, von einem Vertrag zu Gunsten Dritter die Rede sein (Gareis-Fuchsberger a. a. O. S. 838 und 76). Der Eintritt dieser von Andern auch Reflexwirkung des Frachtvertrages genannten Folge ist aber durch das Gesetz begründet und bedarf nicht des Beitritts des Destinatärs zum Frachtvertrag. Auf Art. 405 des H.G.B. kann somit nicht die Annahme eines Vertrags zu Gunsten eines Dritten mit den weiter vom B.G. hieran geknüpften Folgen begründet werden. In der blossen Anweisung an den Verkäufer, einen bestimmten Transportweg oder eine bestimmte Art der Beförderung, hier den Wasserweg, zu wählen, kann nicht einmal die Absicht erkannt werden, in den Frachtvertrag selbst einzutreten, geschweige eine hierauf gerichtete Erklärung. Dem Lieferanten gegenüber könnte gemäss einer solchen Anweisung der Besteller etwa Erfüllungsverzug nicht geltend machen, wenn sich auf dem angewiesenen Wege, insbesondere in Folge der Unterlassung der zugesagten Räumung von Hindernissen, der Erfüllung Schwierigkeiten entgegenstellen würden. Die Verpflichtung des Bekl. zur Annahme der Waare entsteht aus dem Kaufvertrag, nicht aus dem Frachtvertrag. Aus dem Frachtvertrag hat der Frachtführer keinen Anspruch auf Abnahme der Waare, es müsste denn der Empfänger den Frachtbrief angenommen und dem Frachtführer zur Ablieferung der Waare angewiesen haben (Entsch. des R.O.H.G. Bd. 20 S. 409).

Nr. 124. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 27. Februar 1900.

(Jur. Wochenschr. 1900. Nr. 35/37. S. 319. Ziff. 23.)

Für das Verschulden der Wegeaufsichtsorgane bei mangelhafter Unterhaltung öffentlicher Wege hat der Wegeunterhaltungspflichtige (juristische Person) zu haften.

Die Revision greift diese Entscheidung vor allem deshalb an, weil nach ständiger Judikatur des R. G. und insbesondere auch des erkennenden

Senats die juristische Person nur für das Verschulden ihrer Willensvertreter, und nicht auch sonstiger Angestellten hafte, als ein solches Willensorgan J. aber nicht angesehen werden könne. Dieser Angriff fasst aber den Begriff des Willensvertreters zu eng. Denn nach der Judikatur des R.G. (vergl. z. B. Entsch. Bd. 19 S. 351) ist dieser Begriff keineswegs auf den eigentlichen Vorstand oder die sonstigen Centralorgane zu beschränken, sondern dieser Begriff und damit die Haftung für etwaiges Verschulden schon da angenommen, wo bei der der betreffenden physischen Person zugewiesenen Thätigkeit ihr Ermessen, ihr Wille an Stelle des Willens der juristischen Person der massgebende ist. Von dieser Auffassung aus ist auch J. insofern als Willensorgan der Bekl. anzusehen, als sein Wille jedenfalls in eilbedürftigen Fällen der für die zur Beseitignng von Verkehrsstörungen und Verkehrsgefahren zu treffenden Massregeln zunächst allein entscheidende ist, wie ja auch vorliegend die Aufstellung des Wasserwagens an der fraglichen Stelle und die Nichtbeleuchtung desselben nur auf seinen Willen zurückgeführt werden kann. Um so weniger ist aber im vorliegenden Falle bedenklich, den Bekl. für den Unfall verantwortlich zu machen, als, wie das B.G. mit Recht weiter ausführt, wenn dem J. die fragliche Fürsorge für die Verkehrssicherheit nicht obgelegen hätte, den Bekl. selbst das Verschulden treffen würde, dass er für eine ordnungsmässige Aufsicht zur Vermeidung der aus den Strassenarbeiten der Verkehrssicherheit drohenden Gefahren nicht Sorge getragen habe. Dass endlich J. sich nicht darauf verlassen durfte, dass der Eigenthümer der Dampfwalze für die Beleuchtung des Wasserwagens Sorge tragen werde, liegt nach dem festgestellten Sachverhältniss, nach welchem J. zuletzt bei dem Wagen gewesen ist, auf der Hand.

Nr. 125. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 1. März 1900.

Verjährung der Forderungen von Handwerkern nach § 1 Ziff. 1 des Preussischen Gesetzes v. 31. März 1838. (B.G.B. § 196. Abs. 1. Ziff. 1.)

Im § 1 Ziffer 1 des Gesetzes vom 31. März 1838 werden die Forderungen der Handwerker für Arbeiten der kurzen Verjährung unterworfen. Es ist daher entscheidend, ob der Kl. ein Handwerker ist, der Bezahlung für seine Arbeiten fordert. Das B.G. scheint im Einklange damit zuzugeben, dass Forderungen aus dem sogenannten Entreprisevertrage der kurzen Verjährung nicht unterliegen, wie dies auch in der Rechtsprechung anerkannt ist (Entsch. des Obertribunals, Bd. 34 S. 97; Entsch. des R.G. in Civilsachen Bd. 28 S. 232). Das Gericht führt nämlich aus, dass hier ein Entreprisevertrag nicht vor-

liege, weil der Kläger nicht die Herstellung des ganzen Rohbaues, sondern nur die Erd-, Maurer- und Zimmerarbeiten dazu — nicht auch die Eisenarbeiten — übernommen habe. Allein der Grund, weshalb die kurze Verjährung bei Forderungen aus der Entreprise nicht Platz greift, liegt nicht darin, dass bei dieser ein ganzes Werk übernommen wird, was für die Verjährungsfrage unerheblich ist (vergl. Entsch. des Obertribunals, Bd. 67 S. 142), sondern darin, dass der Unternehmer bei der Entreprise als solcher und nicht als Handwerker auftritt (vergl. das schon angezogene Urtheil des R.G., Entsch. Bd. 28 S. 234). Dieser Grund würde der kurzen Verjährung auch dann entgegenstehen, wenn ein eigentlicher Entreprisevertrag zwar nicht als vorliegend zu erachten wäre, der Kl. aber die Arbeiten nicht als Handwerker, sondern als Unternehmer geliefert hätte. Danach braucht hier nicht erörtert zu werden, ob der Entreprisevertrag begrifflich auf Uebernahme eines ganzen Werkes im Gegensatz zu einzelnen Arbeiten einzuschränken ist, und ferner, ob nicht auch die Uebernahme gewisser Arbeiten zum Rohbau als Uebernahme eines in sich abgeschlossenen ganzen Werkes aufgefasst werden kann. In letzterer Beziehung mag darauf hingewiesen werden, dass die Herstellung eines neuen Produkts kein nothwendiges Merkmal der Werkverdingung ist (vergl. Entsch. des R.G. in Civilsachen, Bd. 10 S. 204), und dass sehr wohl auch die Arbeiten einer gewissen Art zu einem Neubau — Zimmerarbeiten, Maurerarbeiten, Glaserarbeiten etc. — Gegenstand einer Werkverdingung sein können.

Nr. 126. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 2. März 1900.

(Jur. Wochenschr. 1900. Nr. 35/37. S. 319. Ziff. 24.)

Haftung einer juristischen Person für das Verschulden ihrer gesetzlichen Vertreter bei mangelhafter Wegeunterhaltung.

Nach der unbedenklichen Feststellung des B.G. ist die Bekl. öffentlichrechtlich verpflichtet, den in Frage stehenden Weg zu unterhalten und die für den Verkehr auf ihm erforderlichen Sicherheitsmassregeln zu treffen. Ihr Vorstand ist schon lange vor dem Unfalle durch wiederholte Beschwerden auf den mangelhaften Zustand des Weges und die daraus entstehenden Gefahren aufmerksam gemacht. Wenn trotzdem die genügende Abhülfe und erforderliche weitere Beaufsichtigung nicht veranlasst wurden, so liegt darin ein die Stadt verpflichtendes Verschulden ihrer gesetzlichen Vertreter, und sie kann sich auch nicht mit der Zurückweisung der Beschwerden durch die vorgesetzten Verwaltungsbehörden entschuldigen, zumal diese nur auf Grund der, die Beschwerden als unbegründet darstellenden Berichte der Bekl. erlassen wurden, während

das O. L. G. auf Grund der Beweisaufnahme den gefährlichen Zustand des Weges und namentlich festgestellt hat, dass durch eine für Fussgänger im Dunkeln gefährliche, in den Weg gerissene Rinne der brauchbare Wegestheil zwischen dieser und dem steil abfallenden Rande des Weges bis auf 2,60 m eingeengt war.

Nr. 127. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 2. März 1900.

Preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874. § 8. Die Frage der Bauplatzqualität eines Grundstücks ist That- nicht Rechtsfrage.

Ob das enteignete Grundstück, obgleich wegen seiner Form für sich allein zur Bebauung nicht geeignet, dennoch mit Rücksicht auf die Möglichkeit und Gelegenheit zum Austausch als Bauland zu bewerthen war, ist nicht eine Rechts-, sondern eine Thatfrage. Die Bemängelungen der vom B. R. in diesem Punkte getroffenen Entscheidung sind nicht stichhaltig. Wenn beispielsweise zwei nebeneinander an einer Strasse liegende Grundstücke nur in ihrer Vereinigung die zu einem Neubau erforderliche Breite haben, so wird bei einem freihändigen Verkauf Niemand auf den Gedanken kommen, das eine oder andere nur als Ackerland zu bewerthen; die Untauglichkeit des einzelnen Grundstücks zum Bebauen kommt für den Baulustigen, der eben die beiden Grundstücke kaufen wird, gar nicht in Betracht. Lediglich aus dieser zweifellosen Erfahrungsthatsache hat das B. G. im vorliegenden Falle die entsprechende Nutzanwendung gezogen, und hiebei nicht in unzulässiger Weise, wie die Bekl. meint, künftige, unbestimmte Möglichkeiten, sondern gerade die gegenwärtige objektive Beschaffenheit des Grundstücks zur Grundlage der Werthsbemessung genommen.

Nr. 128. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 8. März 1900.

§ 1. Deutsch. Haftpflichtgesetz. Nicht in der Reinigung einer Eisenbahnweiche, wohl aber im Umschlagen derselben seitens des Weichenwärters liegt eine dem Eisenbahnbetriebe eigenthümliche Betriebsgefahr.

Bei Beurtheilung des gegenwärtigen Falles kommen für die Frage, ob der Unfall sich „bei dem Betrieb der Eisenbahn“ ereignet habe, zweierlei Akte in Betracht, welche, im Verhältniss eines ursächlichen Zusammenwirkens stehend, gleichwohl hier auseinanderzuhalten sind. Der Arbeiter A. ist verunglückt anlässlich einer von ihm an der Weiche vorgenommenen Thätigkeit, welche die Reinigung der Weiche von der hineingefallenen Erde bezweckte; der Akt aber, durch den A. die Ver-

letzung erlitten hat, war eine bei Gelegenheit seiner Thätigkeit von einem Bahnbediensteten vorgenommene Manipulation: das Umlegen der Weiche durch den Weichenwärter. Jene Reinigung der Weiche könnte allerdings nicht als eine Betriebshandlung angesehen werden und der immerhin vorhandene mittelbare Zusammenhang einer solchen Thätigkeit mit dem Eisenbahnbetrieb würde einen hierdurch veranlassten Unfall nur unter der Voraussetzung als einen Betriebsunfall im Sinne von § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juli 1871 erscheinen lassen, wenn die Ursache des Unfalls durch den Hinzutritt einer der Sondergefahren des Bahnbetriebs, namentlich eine hierwegen erforderliche Beschleunigung dieser Arbeit beeinflusst war. Der Vorderrichter hat aber nicht in der Reinigung der Weiche, sondern in dem Umschlagen derselben seitens des Weichenwärters eine die Anwendung des genannten Gesetzes bedingende, zum Betrieb der Eisenbahn gehörige Handlung erblickt; und es ist diese Auffassung mit Rücksicht auf die konkrete Sachlage des Falles nicht als rechtsirrthümlich zu erachten.

Nr. 129. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 12. März 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII. Nr. 90. S. 1862.)

Der Ingenieur, welchen die Behörde zur Uebernahme von Schwellen für den ihrer Leitung unterstehenden Bau einer staatlich durch Garantie eines Reinerträgnisses begünstigten Localbahn entsendet, ist als Beamter nach § 101 St.-G., und die ihm zustehende Entscheidung über die Vertragsmässigkeit der Schwellen als Entscheidung einer öffentlichen Angelegenheit im Sinne der §§ 104 und 105 St.-G. anzusehen.

Wird erwogen, dass gemäss des Organisationsstatutes vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16, die Mitglieder des Eisenbahnministeriums und der Staatsbahn-Directionen als Staatsbeamte anzusehen sind, dass Ingenieur G. der Staatsbahn-Direction, rücksichtlich dem Eisenbahnministerium unterstand und eben auch von diesem zur Uebernahme der Schwellen entsendet wurde, so bleibt keinem Zweifel Raum, dass er als Organ der Regierung ein Geschäft derselben zu besorgen hatte und daher mit Recht als Beamter nach § 101 St.-G. angesehen wurde. Ebenso irrt die Beschwerde, wenn sie in der dem genannten Beamten zur Pflicht gemachten Uebernahme und Prüfung der Schwellen nicht eine Entscheidung in öffentlichen Angelegenheiten erblickt. Zufolge der citirten Concessionsurkunde hat die Ausführung des Baues der in Rede stehenden Localbahn nach Massgabe der vom Handels-(Eisenbahn-) Ministerium zu treffenden Anordnungen unter unmittelbarer Leitung der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen und unter Ueberwachung des Eisenbahnministeriums und der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen zu erfolgen; die Vergebung des Baues und

der Lieferungen erfolgt auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen; der Staat gewährt für die betreffenden Localbahnen die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses, die Staatsverwaltung behält sich das Recht der Genehmigung der Baukosten vor und führt den Betrieb der Bahnen auf Rechnung der Concessionäre. Angesichts dieser dem Staate eingeräumten Rechte und auferlegten Pflichten ist es offenliegend, dass auch die Bauführung das Gesammtinteresse der Staatsbürger berührt und dass daher die Entscheidung, welche kraft des dem Staate vorbehaltenen Aufsichtsrechtes über den Bau der zur Uebernahme der gelieferten Schwellen entsendete G. über deren Bonität zu fällen hatte, zu den Entscheidungen über öffentliche Angelegenheiten (§ 105 St.-G.) gehört.

Nr. 130. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
6. Civil-Senat. Vom 12. März 1900.

(Sächs. Archiv f. bürgerl. Recht. Bd. X. Heft 9/10. S. 604.)

§ 1. Reichshaftpflichtgesetz. Unfall beim Betriebe einer Eisenbahn.

Bezüglich des Unfalles ist folgender Hergang thatsächlich festgestellt. Anlässlich einer Geleiserweiterung des Bahnhofes zu Pforzheim, württembergische Abtheilung, wurden Erdmassen mittels eines besonderen Eisenbahnzuges nach der (Pforzheim nächstgelegenen) Station Brötzingen befördert und dort abgeladen. Bei dieser Entladung war etwas Erde in die letzte, gegen Birkenfeld zu gelegene Weiche des Brötzinger Bahnhofes, — eine dem laufenden Betrieb dienende Weiche — gefallen. Der Bauführer H. (Württembergischer Bahnbaubeamter), wies den A., einen Vorarbeiter der Unternehmer B. & B., an, diese Erde zu entfernen. Während A. damit beschäftigt war, schlug der Weichenwärter die Weiche um; dadurch kam der rechte Zeigefinger des A. zwischen Schiene und Weichenzunge und wurde durch die Einklemmung derart zerquetscht, dass er abgenommen werden musste.

In thatsächlicher Beziehung ist zunächst den getroffenen Feststellungen zu entnehmen, dass der Weichenwärter mit demjenigen Umschlagen der Weiche, welches die Verletzung des A. bewirkt hat, nicht etwa bloss eine Mitthätigkeit zur Reinigung der Weiche bezweckt, sondern hierbei in Absicht auf den Gebrauch der Weiche — welche dem laufenden Betrieb diente — mit derselben, behufs Ausübung des Weichendienstes, hantirt hat. Als eine eigentliche, direkte Betriebshandlung wäre diese Thätigkeit des Bahnbediensteten unbedenklich in dem Fall anzusehen, wenn der Weichenwärter hierdurch, wie die Klägerin behauptet, die Weiche sofort in die für den Betrieb erforderliche Stellung

hat bringen wollen; die Weichenstellung dient, wenn auch nicht durch Inbewegungsetzen von Transportmitteln, so durch bestimmungsgemässe Lenkung der Bahn des Transports zur Vorbereitung und Durchführung des Betriebes. Und bei der Stellung der Weichen für den laufenden Betrieb wird wohl regelmässig schon die durch den Bahnbetrieb gegebene strenge Ordnung der in einander greifenden Funktionen eine zeitlich präcise und insofern beschleunigte Ausführung der Thätigkeit erfordern. — Bei der auch von der Revision in Bezug genommenen Entscheidung des ROHGs. Bd. 16 S. 374 bedeutet das „Umlegen der Weichen" offenbar eine Verlegung, bauliche Veränderung der Weichenanlage. — Nun hat freilich im vorliegenden Falle der Weichenwärter nach der Behauptung des Beklagten mit jenem Umschlagen der Weiche bezweckt, dieselbe „zu probiren", und es fragt sich, ob auch bei Unterstellung dieses Hergangs die Entscheidung des Berufungsrichters sich rechtfertigt. Der erste Richter hat das Moment der „beim Eisenbahnbetrieb allen anderen Rücksichten vorgehenden Eile und Präcision des Fahrdienstes" auch vorliegend als zutreffend angenommen und hierfür den Unfallbericht des Bauführers H. verwerthet, wonach soeben der strenge Befehl gegeben worden war, die Weiche für den laufenden Betrieb „ehe der Zug wieder abfährt" in Stand zu setzen. Das Berufungsurtheil jedoch erwähnt im Thatbestand: dass im Augenblick des Umschlagens der Weiche deren Durchfahrung bevorgestanden habe, habe die Klägerin [1]) nicht behauptet, und führt weiterhin in den Gründen bei Erörterung der Frage nach einem eigenen Verschulden des Verletzten an, dass nach der Darstellung des Beklagten selbst für Instandsetzung der Weiche, also auch für die Probe, ob sie richtig funktionire, keine Eile geboten gewesen sei. Allein, wenn auch hiernach der Gesichtspunkt einer durch den Betrieb gegebenen besonderen Dringlichkeit der fraglichen Diensthandlung des Weichenwärters ausser Betracht zu bleiben hatte, so durfte das Berufungsgericht doch nach Lage der Sache selbst für den entsprechend der Behauptung des Beklagten unterstellten Fall zu dem Ergebniss gelangen, dass der Unfall mit den dem Eisenbahnbetrieb eigenthümlichen Gefahren in ursächlichem Zusammenhang stehe. Das „Probiren" einer Betriebsvorrichtung Seitens des dieselbe bedienenden Bahnbediensteten kann unter Umständen — so wenn etwa der Maschinenführer vor der Abfahrt seinen Dampfhebel, die Kurbel des Motors, um deren betriebsfähigen Zustand zu prüfen, auf und zu bewegt — schon mehr als eine vorsorgliche Ermittelungs- und Vorbereitungsthätigkeit, kann bereits

[1]) Klägerin war die Tiefbaugenossenschaft in Berlin, die dem Verletzten auf Grund des Unfallversicherungs-Gesetzes eine Rente zu zahlen hatte.

einen Akt des unmittelbaren Betriebes darstellen. Die Grenze wird sich nur nach den thatsächlichen Verhältnissen des Einzelfalls bestimmen lassen. So mag die Handhabung des Weichenhebels im vorliegenden Fall, sofern die Weiche für den demnächstigen Gebrauch probirt wurde, zur Ausübung der Betriebsfunktion des Weichenstellers gehört haben. — Ein Rechtsirrthum ist weiterhin in der Annahme des Berufungsgerichts nicht zu finden, dass dem Eisenbahnbetrieb eigenthümlich der Mechanismus der Weichen sei. Die hierbei in dem Berufungsurtheil geschilderte gefährliche Wirkung der Hebelvorrichtung könnte allerdings in ähnlicher Weise auch bei Einrichtungen ausserhalb des Bahnbetriebes sich geltend machen. Allein darauf, ob gerade diese Gefahr dem Eisenbahnbetrieb ausschliesslich eigen ist, kommt es nicht an; als eine Eigenthümlichkeit dieses Betriebes aber darf die Anlage der mit dem eisernen Schienengeleise in Verbindung stehenden Bahnweichen beziehungsweise deren betriebsmässige Handhabung betrachtet werden.

Nr. 131. Entsch. des Appell.-Senats des Handels- und Wechselgerichts Budapest.

Vom 13. März 1900.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. VIII (1900). Nr. 11. S. 404.)

Anspruch auf Schadenersatz bis zur Höhe der ganzen Fracht, auch wenn die Lieferfrist nur bezüglich eines Teiles des Gutes versäumt ist. Verwerfung der Einrede, dass der Schaden aus der Gefahr entstanden sei, deren Abwendung durch die Begleitung eines Viehtransportes bezweckt wird.

Wegen Heisslaufens eines Wagens, in welchem sich 12 Stück Vieh befanden, mussten diese auf einer Zwischenstation ausgeladen werden. Dabei entsprangen 3 Stück. Die übrigen wurden umgeladen und langten rechtzeitig am Bestimmungsort an. Jene 3 Stück konnten erst nach mehreren Tagen eingefangen werden und langten 5 Tage nach Ablauf der Lieferfrist am Bestimmungsorte an.

Der Absender hatte es unterlassen, dem Transporte einen Begleiter beizugeben.

Die 12 Stück waren vom Adressaten bereits auf sofortige Ablieferung weiterverkauft. Weil er nur 9 Stück abliefern konnte, musste er einen den gesamten Frachtvertrag übersteigenden Schadenersatz bezahlen und belangte die Bahngesellschaft rechtzeitig auf Vergütung des Schadens bis auf Höhe der ganzen von ihm entrichteten Fracht. Die Bahngesellschaft wendete ein, dass es sich höchstens um Ersatz der auf 3 Stück entfallenden Frachtquote handeln könne, und dass Kläger überhaupt keinen Anspruch auf Schadenersatz besitze, indem das Ausreissen der Tiere verhütet worden wäre, wenn jemand den Transport begleitet hätte.

Das Gericht verwarf diese beiden Einwendungen.

Die Entschädigung könne bis auf Höhe der ganzen Fracht auch dann verlangt werden, wenn auch nur ein Theil des Gutes verspätet abgeliefert werde, während die Ablieferung des anderen Teiles rechtzeitig erfolgt war.

Das Heisslaufen, die dadurch notwendig gewordene Umladung und das dabei erfolgte Ausbrechen der Tiere rühre nicht her „von den mit dem Transporte der Tiere verbundenen speciellen Gefahren" und „die Aufgabe der Begleitung erstrecke sich nur auf die Verhütung jener Gefahren, welche bei der Bewachung der Tiere verhütet werden können, aber nicht darauf, dass sie das Heisslaufen, die dadurch verursachte Umladung und das Ausbrechen der Tiere dabei verhindern soll".

Nr. 132. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 15. März 1900.

(Mittheil. d. Ver. Deutsch. Strassenb.- u. Kleinb.-Verw. 1900. Heft 9. S. 315.)

§ 1. Haftpfl.-Ges. Verletzung eines Radfahrers beim Betriebe einer Pferdebahn. Eigenes Verschulden.

Wenn das Berufungsgericht die Handlungsweise des Verunglückten (Radfahrers) gleichwohl als eine schuldhaft fahrlässige angesehen und hierin die eigentliche Ursache des Unfalles gefunden hat, so lässt die Urtheilsbegründung zu diesem Theil einen Rechtsirrthum nicht erkennen. Die Unvorsichtigkeit des Verunglückten lag hiernach darin, dass derselbe, nachdem er bis dahin auf kurze Entfernung hinter dem Dampfbahnzug, welcher ihm die Aussicht nach vorn verdeckte, hergefahren war, nun, als der Zug anhielt, in raschem Tempo nach dem Gleise der Pferdebahn hinüberfuhr, ohne darauf zu achten, ob ihm nicht auf dieser Bahn unversehens ein Hinderniss in den Weg kommen könnte. Gegen die Erwägung des Berufungsurtheils, der Verunglückte habe, bevor er nach dem Pferdebahngleise hinüberfuhr, Umschau nach dieser Seite halten und zu diesem Zweck langsam zunächst nur soweit nach rechts sich begeben müssen, dass sein Gesichtsfeld in dieser Richtung frei wurde, wird von der Revision eingewendet: Der Verunglückte habe darauf rechnen dürfen, dass an dem langen Dampfbahnzug vorbei kein Pferdebahnwagen ohne stetes oder doch starkes Geläute vorbeifahren würde; ferner aber hätte derselbe, wenn er auch langsam nach rechts gefahren wäre, doch keine Ueberschau über das Pferdebahngleis vor dem Hervorkommen des Wagens gewinnen können, sofern der lichte Zwischenraum zwischen den Wagen nur $^1/_2$ m oder 70 cm betrug und der Verunglückte, ehe er um den Dampfwagen herumsehen konnte, mit seinem Vorderrad bereits im Gebiet der Strassenbahn gewesen sei; er wäre also auch bei

langsamem Fahren von Pferd und Wagen betroffen worden, ehe er abspringen konnte.

Diese Ausführungen übersehen indess, dass der Getödtete die von der Revision behauptete Situation, welche er wohl vermeiden konnte, selbst herbeigeführt hatte. Wenn derselbe unmittelbar hinter dem Dampfbahnzug die Bahn rechts vorwärts auf kurze Entfernung nicht mehr übersehen konnte, so durfte er eben nicht so hart an den Bahnzug heranrücken; und war es ihm unmöglich, auf solche Nähe im Fahren einen freien Ausblick zu gewinnen, so hätte er, wie auch das Berufungsurtheil andeutet, vorsichtiger Weise schon vorher anhalten und absteigen können, um sich zu überzeugen, ob die Bahn frei war. Der Verunglückte war ohne Zweifel mit den örtlichen Verhältnissen bekannt, wusste insbesondere, dass auf dem rechtsseitigen Gleise der Betrieb der Pferdebahn stattfand, und es ist daher keine unberechtigte Zumuthung, wenn von dem Gericht unterstellt wurde, derselbe hätte mit der Möglichkeit rechnen können und sollen, dass im fraglichen Zeitpunkt ein Pferdebahnwagen strassenabwärts entgegenkommen würde; dies selbst dann, falls ein Läuten auf der Pferdebahn unterblieben ist oder nicht vernehmbar war. Die Gefährlichkeit eines Ueberschreitens der Bahngleise an einer derartigen Stelle und unter solchen Umständen muss aber nach den Anforderungen des Verkehrs, insbesondere auch auf Seiten des Radfahrers, im Auge behalten werden und zu Anwendung der nöthigen Vorsicht veranlassen. Anlangend sodann die Ursächlichkeit eines eigenen Verschuldens des Verunglückten, so hat das Berufungsgericht verneint, dass ein mitwirkendes Verschulden des Trambahnkutschers vorliege. Allerdings ist nicht positiv festgestellt, dass der Pferdebahnkutscher seinerseits die ihm obliegenden Sicherungsmassregeln beobachtet, dass er vorschriftsmässig gebremst, geläutet habe und in langsamer Gangart an der Dampfbahn vorbeigefahren sei. Aber andererseits ist der Nachweis dafür, dass dem Kutscher die Verabsäumung der einen oder anderen dieser Obliegenheiten zur Last falle und dass ein derartiges, von dem Betriebsunternehmer zu vertretendes Verschulden als wesentliche Ursache des Unfalles mitgewirkt habe (vergl. Entscheidungen des Reichsgerichts, Band 38, Seite 164, 165), seitens der Klägerin nicht erbracht. Für den als möglich unterstellten Fall, dass der Kutscher etwas zu schnell gefahren sei, wird dieser Umstand von dem Berufungsgericht nicht als ursächlich für den Unfall erachtet. Die in letzterer Richtung gegebene Begründung, dass die Ursache des schlimmen Ausganges ein Scheuen des Pferdes, welchem das Fahrrad des Verunglückten zwischen die Hinterbeine gerieth, gewesen sei, und dass derselbe Ausgang auch bei langsamem Fahren der Pferdebahn eingetreten wäre, beruht auf einer,

der diesseitigen Nachprüfung nicht unterstehenden Würdigung der thatsächlichen Verhältnisse.

Nr. 133. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes.

Vom 15. März 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII. Nr. 100. S. 2023.)

Kompetenz bei Strassenänderungen in Folge eines Bahnbaus.

I. Handelt es sich um Aenderungen an Strassen, welche in Folge eines Eisenbahnbaues vorzunehmen waren, so fällt die Entscheidung hierüber nach § 10 c und § 13 der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, in die Competenz des Eisenbahnministeriums. Der Landesausschuss steht in solchen Angelegenheiten der Bahnunternehmung lediglich als Partei gegenüber und bedarf letztere ungeachtet der Bestimmungen des § 15 d und f des niederösterreichischen Landesgesetzes vom 19. April 1894, L.-G.-Bl. Nr. 20, einer Bewilligung des Landesausschusses zur Ausführung derartiger Projecte nicht.

II. Es begründet einen Mangel des Verfahrens, wenn vor Beseitigung eines bei der politischen Begehung der Austragung im Wege eines Parteiübereinkommens vorbehaltenen Differenzpunktes hinsichtlich der Strassenconservirung die Strassenverwaltung durch eine Entscheidung über das Ergebniss der commissionellen Uebergabsverhandlung zur Uebernahme der Strasse verhalten wird.

Nr. 134. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 16. März 1900.

Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874. § 30. Die Entschädigung ist einheitlich festzusetzen und das Gericht zu einer Aenderung der einzelnen Ansätze berechtigt, wenn nur die Gesammtsumme nicht zum Vortheil der Partei, welche den Rechtsweg nicht beschritten hat, geändert wird, und zwar auch im Falle der bereits erfolgten Zahlung der im Verwaltungswege festgesetzten Summe.

Uebereinstimmend mit dem I. R. nimmt der B. R. an, dass die Entschädigung einheitlich festzusetzen und dass das Gericht zu einer Aenderung der einzelnen Ansätze, aus denen die Entschädigung sich ergiebt, berechtigt ist, wenn nur die gesammte Summe zum Vortheil der Partei, welche den Rechtsweg nicht beschritten hat, nicht geändert wird. Der Rkl. bekämpft diese, der Rechtsprechung des R. G. konforme Auffassung auch an sich nicht, bestreitet aber die Anwendbarkeit des Grundsatzes auf einen Fall der hier vorliegenden Art, indem er geltend macht, dass die im Beschluss des Bezirksausschusses festgesetzte Summe von dem Bekl. bereits bezahlt worden sei. Sollte die Richtigkeit dieser nicht ausdrücklich festgestellten Thatsache aber auch

der Fassung einzelner Erwägungen des B. U. entnommen werden können, so würde ihr doch die vom Rkl. gewollte Bedeutung nicht inne wohnen. Zwar können einzelne Faktoren durch Anerkenntniss oder gleichartige Rechtsakte dergestalt ausgesondert und ausser Streit gesetzt werden, dass sie unter allen Umständen der Festsetzung zu Grunde zu legen sind, allein wenn der Unternehmer eine als Gesammtentschädigung bemessene Summe auch als solche bezahlt, so erkennt er damit nicht die Richtigkeit der Ansätze an, nach Massgabe deren die Verwaltungsbehörde zu der Festsetzung gelangt ist. Es steht dahin, ob er bei Nichtbemängelung der Gesammtsumme von gleichen Gesichtspunkten wie die Verwaltungsbehörde im Festsetzungsbeschlusse ausgegangen ist oder ob er diese zwar für unzutreffend hält, aber im Hinblick auf andere Momente von einer Beanstandung des Endergebnisses absieht. Er ist mithin, wenn später der Eigenthümer eine Erhöhung verlangt, in seiner Vertheidigung nach keiner Richtung hin beschränkt, sondern kann sich auch gegen die dem Entschädigungsbeschlusse zu Grunde liegenden Ansätze wenden.

Nr. 135. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 19. März 1900.

(Jur. Wochenschr. 1900. Nr. 44/45. S. 396. Ziff. 18.)

Reichshaftpflichtgesetz § I. Zusammenhang zwischen dem eigenen Verschulden des Verletzten und dem Unfall. Elektrische Strassenbahn.

Der objektive ursachliche Zusammenhang erfordert nicht mehr, als dass Anfang und Ende — die erste einen kausalen Verlauf einleitende Thatsache und die Wirkung durch eine ununterbrochene Kette von mitwirkenden Thatsachen verknüpft sind. Ob jedes einzelne Glied der Kette in seiner genauen Gestaltung erkannt werden kann, erscheint gleichgiltig, wenn die verbindenden Glieder nur insoweit erkannt werden können, dass das Dazwischentreten eines dem bisherigen natürlichen Verlaufe fremden, neuen Kausalitäts-Momentes, wie etwa das Niederstossen durch einen Dritten, ausgeschlossen erscheint. Dass hier das Herabtreten vom Trottoir, der Fall, das Erfasstwerden vom Motorwagen und die Verletzung in einem solch ununterbrochenen Zusammenhange stehen, gleichviel welche nähere Veranlassung des Fallens man sich vorstellen will, ist unzweifelhaft. Die subjektive Kausalität setzt allerdings die Vorsehbarkeit der Folgen der unternommenen Handlung voraus, denn nach ihr bemisst sich die Entscheidung, ob die Unterlassung der Erwägung einen Mangel der Vorsicht erkennen lässt, die von jedem Vernünftigen gefordert werden kann. Darin, dass nun das B. G. auf Grund der besonderen Gestaltung des Falles, der Gefährlichkeit der Anlage, der Nähe des herankommenden Wagens und der gebotenen

Eile einen Mangel der erforderlichen Vorsicht in der Unterlassung der Erwägung findet, dass auch ein unbedeutendes Hinderniss ihn in Lebensgefahr bringen könne, und demgemäss zu der Annahme gelangt, der Kl. hätte auch mit der Möglichkeit des Fallens oder Stolperns rechnen müssen, konnte ein Rechtsirrthum nicht erblickt werden.

Nr. 136. Entsch. des Appell.-Senats des Handels- und Wechselgerichts Budapest.

Vom 20. März 1900.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. XIII (1900). Nr. 8. S. 288.)

Geltendmachung von Frachtreklamationen.

Der Kläger hatte am 9. September 1899 eine Frachtreklamation bei der Eisenbahn angebracht und diese dann am 23. September vor Erledigung der Reklamation gerichtlich belangt. Die Eisenbahn liquidierte die Reklamation am 22. November durch Zahlung der Frachtdifferenz an den Kläger, welcher nunmehr den Klagebetrag auf die Klagekosten reduzierte.

Durch das oben genannte Urteil ist der Kläger mit diesem abgewiesen und sind ihm die Gerichtskosten an die Eisenbahn auferlegt worden; „weil dem Kläger zwar die Wahl zugestanden habe, seinen Anspruch auf dem Wege der Reklamation bei der Bahn oder der Klage beim Gericht geltend zu machen. Wenn er aber den ersteren Weg wählte, so bekundete er damit deutlich, dass er sein Guthaben in erster Reihe aussergerichtlich geltend machen und der Eisenbahn Gelegenheit bieten wollte, die frühere Revision der die Grundlage des Anspruches bildenden Frachtbriefe im Wege ihres Amtsverfahrens zu überprüfen und die Differenz, welche sie herausstellte, aussergerichtlich zu begleichen.

„Mit dieser Wahl hat sich der Berechtigte für die Zeit, welche zur Revision der Frachtbriefe im Amtswege und zur Ausweisung des etwaigen Differenzbetrages notwendig war, des Rechts, den Anspruch im Klagewege geltend zu machen, begeben, und war er, wenn er diese Frist nicht abgewartet hat, und der Eisenbahn nicht eine ungerechtfertigte Zögerung in der Behandlung der Reklamation zur Last fällt, wie geschehen, zu verurteilen“.

Nr. 137. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 21. März 1900.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1900. Heft 4. S. 1058.)

Gesetz, betr. die Rechtsverhältnisse der Reichsbeamten, vom 31. März 1873. §§ 34, 44—46.

Bei Bemessung der Pension ist die Dienstzeit auch dann vom Tage der ersten eidlichen Verpflichtung für den Reichs- oder Landesdienst anzurechnen, wenn der bei seiner Pensionirung mit Ruhegehaltsberechti-

gung angestellte Reichsbeamte zur Zeit seiner ersten Vereidigung nur auf Kündigung und unter Ausschluss des Anspruches auf Pension angestellt worden war.

Nr. 138. Entsch. des Appellhofes in Brüssel.
Vom 22. März 1900.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. VIII (1900). Nr. 9. S. 321.)

Unentgeltliche Beförderung unter Ausschluss der Verantwortlichkeit der Eisenbahn.

Der Appellant hatte mit der Verwaltung der Staatseisenbahnen einen Transportvertrag abgeschlossen, wonach diese zu den Bedingungen eines Specialtarifs unter Ablehnung aller Verantwortlichkeit die unentgeltliche Beförderung einer Gruppe von Gipsarbeiten übernahmen. Die Gruppe ging im Laufe des Transportes zu Grunde und der Appellant wollte dafür die Eisenbahn verantwortlich machen und belangte sie, trotz dem verabredeten Ausschluss der Verantwortlichkeit, auf Bezahlung einer Entschädigung von 20000 Fr., indem er geltend machte, dass das königliche Dekret, womit der Gratistarif bewilligt wurde, dem Art. 36 des Gesetzes vom 25. August 1891 nicht derogieren könne.

Vom Gericht erster Instanz war die Klage abgewiesen worden. Der Appellhof wies die dagegen erhobene Berufung zurück, aus folgenden Gründen:

dass das Gesetz vom 11. September 1895, womit das unterm 25. Mai 1895 zwischen der Regierung und der anonymen Gesellschaft der Brüsseler Ausstellung vereinbarte Übereinkommen genehmigt worden ist, sowie der daraus hervorgegangene Tarif einer besonderen Lage der Dinge entsprechen, welche von den Verhältnissen, auf die das Gesetz über den Frachtvertrag vom 25. August 1891 sich bezieht, verschieden ist;

dass in der That das Gesetz vom 25. August 1891 auf ein System Bezug hat, wonach der Zahlung der vollen oder reduzierten Transporttaxe die anderseitige Pflicht der Beförderung ohne Beschädigung entspricht, und dass sich hieraus von selbst ergiebt, dass der Gesetzgeber die Beschränkung oder gänzliche Ablehnung der Verantwortlichkeit der Staatsbahn hat untersagen können;

dass es aber anders ist, wenn für die Beförderung kein Preis bezahlt wird, und dass in diesem, im Gesetz vom 25. August 1891 nicht vorgesehenen Falle, die Gegenseitigkeit der Verpflichtungen nicht besteht und also ebensowenig ein Motiv für die verlangte Entschädigung;

dass dies um so eher angenommen werden muss, als der Appellant sich die Entschädigung, welche er verlangt, durch die Wahl eines andern Tarifs oder durch den Abschluss einer Transportversicherung sichern konnte;

dass das Gesetz vom 11. September 1895 implicite die Genehmigung der Vereinbarung zwischen dem Staat und der Gesellschaft der Brüsseler Ausstellung vom 25. Mai 1895 in sich schliesst und das kgl. Dekret vom 17. April 1896 sowie die Ministerialverordnung vom 17. November 1896 aus den erwähnten gesetzlichen Bestimmungen unmittelbar hervorgehen und daraus Gesetzeskraft schöpfen;

dass damit eine bis dahin offen gebliebene Lage der Dinge geregelt worden ist, diejenige der Gratis-Transporte, welche in keiner Weise in das Gebiet des Gesetzes über den Frachtvertrag vom 25. August 1891 übergreifen, durch welches nur die Transporte gegen Zahlung geregelt sind;

dass aus dem Vorstehenden und der zutreffenden Begründung des angefochtenen Urteils hervorgeht, dass zwischen dem Appellanten und dem Beklagten eine Übereinkunft nicht hat entstehen können, welche dem erstern ein Recht auf Entschädigung für den Fall von Verlust oder Beschädigung der transportirten Gruppe hätte geben wollen, und daher alle subsidiären Schlussfolgerungen weder erheblich noch zutreffend sind.

Nr. 139. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 27. März 1900.

(Jur. Wochenschr. 1900. Nr. 46/47. S. 424. Ziff. 33.)

§ 8. Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874. Die Vermögenseinbusse des Enteigneten besteht in der Differenz des Verkaufswerths des Grundstücks vor und nach der Enteignung, ohne dass es darauf ankommt, ob dasselbe im Zeitpunkte der Enteignung verkäuflich war.

Wäre es richtig, dass, wie der Sachverständige H. annimmt, die nördlich des Kanals gelegenen Parzellen durch die Unterbrechung ihrer Verbindung mit dem Pfarrhofe und den Hofstücken der Pächter an Werth eingebüsst haben, so wäre dies ein durch die Abtretung eines Theilbesitzes der Kl. hervorgerufener Vermögensnachtheil, auf dessen Ersatz die Kl. nach § 8 des Enteignungsgesetzes Anspruch hat. Der Massstab für die Abschätzung des Minderwerthes, den dieser Restbesitz durch den Kanalbau erlitten hat, bietet sich dar in der allgemeinen Verkehrsanschauung, nach der sich die Preisbildung überall vollzieht. Nöthigt also die jetzt bestehende Ueberbrückung zur Anwendung vermehrter Zugkraft oder zu sonstigen Abweichungen in der Bespannung, ist der Uebergang der Geschirre mit Gefahren verbunden, denen weniger geschulte Führer nicht mehr gewachsen sind, so hat dies nach der allgemeinen Meinung einen gewissen Einfluss auf die Werthbestimmung. Zum ziffermässigen Ausdrucke kommt der Erfolg dieser nachtheiligen Einwirkungen auf den Wirthschaftsbetrieb in dem Verkaufswerthe der durch den Kanal abgeschnittenen Ländereien. Die Vermögensein-

busse der Kl. also wird dargestellt durch die Differenz der Verkaufswerthe vor und nach der Enteignung. Ganz von selbst ergiebt sich hieraus, dass es nicht darauf ankommt, ob der Grundbesitz der Kl. im Zeitpunkte der Enteignung verkäuflich war. Denn mit dieser Vorstellung wird ja nur gerechnet, um den objektiven Massstab für den behaupteten Minderwerth des Restgutes zu ermitteln. Auf der andern Seite ist es mangels näherer Begründung auch zu beanstanden, wenn am Schlusse des B. U. der vorliegenden Verpachtung die Wirkung beigelegt wird, dass dabei die auf Verkehrserschwerungen zurückzuführende Minderung des Gebrauchswerthes nicht hervortrete. Denn erschwert die Kanalüberbrückung den Zugang zu den nördlich gelegenen Flurstücken, so leuchtet nicht ohne Weiteres ein, dass dies auf den Pachtertrag ganz ohne nachtheiligen Einfluss sein sollte. Nach alledem beruht das angefochtene Urtheil, soweit es mit der Frage sich beschäftigt, ob und welchen Minderwerth die vom Pfarrhofe aus zu bewirthschaftenden Flurstücke durch die Enteignung eines im wirthschaftlichen Zusammenhange mit ihnen stehenden Trennstückes erfahren haben, auf rechtsirrthümlicher Anwendung des § 8 des Enteignungsgesetzes. Nur in Beziehung auf den sonstigen, der Verwaltung des Stelleninhabers entzogenen, Grundbesitz ist der wirthschaftliche Zusammenhang mit den enteigneten Trennstücken aus zutreffenden Gründen verneint. Die Thatsache allein, dass auch dieser Grundbesitz zum Kirchenvermögen gehört, genügt nicht zur Rechtfertigung des Anspruchs auf den Ersatz seines durch den Kanalbau hervorgerufenen Minderwerthes.

Nr. 140. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes.
Vom 28. März 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII. Nr. 71. S. 1549.)

Es begründet einen Mangel des Verfahrens, wenn die Conclusion des Commissionsgutachtens, dass eine durch den Bahnbau alterirte Communication eine „lebhaft frequentirte“ sei, nicht durch entsprechende Feststellungen (Frequenzdaten) im Commissionsprotokolle substantiirt wird.

Es haben wohl die Vertreter der Gemeinden behauptet, dass auf dem fraglichen Fahrwege, welcher von der Bahn geschnitten wird und dessen Umlegung und Verlängerung hiedurch nöthig wurde, ein äusserst lebhafter Verkehr herrsche, und es haben auch die Vertreter des Reichenberger Bezirkes den fraglichen directen Weg „sowohl für den öffentlichen Verkehr, als auch für den Verkehr der betreffenden Grundbesitzer zu und von den Grundstücken jenseits des neuen Bahnhofes“ als „dringend nothwendig“ bezeichnet und darauf hingewiesen, dass „im Falle der Cassirung dieses Weges die betheiligten Grundbesitzer nur auf einem

grossen Umwege zu ihren Grundstücken und von dort wieder zurückgelangen“ könnten, „wodurch die Bewirthschaftung der Gründe äusserst erschwert würde“, sowie dass „der fragliche Weg auch als Kirchen- und Leichenweg von den Bewohnern von Ober-Hannichen und Nieder-Hannichen, sowie von zahlreichen Fabriksarbeitern aus diesen Gemeinden benützt“ wird.

Des Vertreter der beschwerdeführenden Eisenbahn-Gesellschaft hat aber ausdrücklich bestritten, dass der „angegebene starke Verkehr thatsächlich bestehe“, und es fehlt im Commissionsprotokolle an den erforderlichen Feststellungen, welche die Conclusion des Commissionsgutachtens, dass die Communication, um deren Verlängerung es sich handelt, eine „lebhaft frequentirte“ sei, substantiiren würde.

Das Commissionsgutachten bezeichnet endlich die fragliche Herstellung auch selbst nicht direct als nothwendig, sondern nur als wünschenswerth, entbehrt somit auch der erforderlichen Bestimmtheit.

Die angefochtene Entscheidung war hienach wegen Mangelhaftigkeit des durchgeführten Verfahrens aufzuheben.

Nr. 141. Entsch. der Königl. Ungar. Kurie.

Vom 29. März 1900.

Betriebsreglement § 53. Der Frachtzuschlag kann nicht auf Grund einer solchen Unterlassung des Aufgebers gefordert werden, welche der Eisenbahn bei der Aufnahme zur Beförderung bekannt war oder welche zu erkennen war.

Der Beklagte gründet seinen Gegenanspruch darauf, dass Kläger die Sicherheitsvorschriften bezüglich der Aufgabe von Petroleumnaphta theilweise nicht eingehalten hat und fordert auf dieser Grundlage den in Betriebsreglement § 53 Abs. 8 bestimmten Frachtzuschlag. Die Verpflichtung des in dem B. R. § 53 Abs. 8 normirten Frachtzuschlages wird jedoch weder durch die vom Beklagten behauptete mangelhafte Verpackung, noch durch den Umstand begründet, dass Kläger das Petroleumnaphta im Bruttogewicht von 50 Kg. aufgegeben hat. Die Eisenbahn ist verpflichtet, die äusserlich erkennbaren Mängel der Verpackung bei der Aufgabe zu untersuchen; der Umstand aber, dass das Bruttogewicht der aufgegebenen Waare 59 Kg. betrug, war der Eisenbahn aus dem Frachtbriefe schon bei der Aufnahme der Waare bekannt. Der Frachtzuschlag hat den Charakter einer Poenalstrafe und kann folglich nicht auf Grund einer solchen Unterlassung des Aufgebers gefordert werden, welche der Eisenbahn bei der Aufnahme zur Beförderung bekannt war, oder welche mit der gewöhnlichen Diligenz zu erkennen war. Nachdem nun die Eisenbahn die Waare in Kenntniss des Bruttogewichtes zur Beförderung aufgenommen hat und die Mängel der Ver-

packung laut § 58 B. R. zu untersuchen verpflichtet war, da der Aufgeber nach § 58 Abs. 3 für Mängel der Verpackung, falls dieselben durch die Eisenbahn bei der Aufgabe nicht festgestellt wurden, nur im Falle des Betruges verantwortlich ist, da ferner der Fall des Betruges nicht einmal der Beklagte behauptet und nachdem Beklagter für die Mängel der Verpackung in keiner Hinsicht verantwortlich ist und auf Grund dieser Mängel zur Bezahlung des Frachtzuschlages nicht verpflichtet war, musste der Beklagte mit seiner Gegenforderung abgewiesen werden.

Nr. 142. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 2. April 1900.

(Sächs. Archiv f. bürgerl. Recht. Bd. X. Heft 9/10. S. 613.)

§ 1. Reichshaftpflichtgesetz. Eigenes Verschulden des Verletzten.

Der Kläger war, als er im November 1898 in der Vulkanstrasse zu B. auf dem Gange zur Arbeitsstätte vom Bürgersteige auf die Fahrstrasse neben dem Geleise der elektrischen Strassenbahn getreten war, um einigen auf dem Bürgersteige gehenden Arbeitern zuvorzukommen und wieder auf den Bürgersteig hinauf zu treten, zu Fall gekommen und von einem eben daher kommenden Motorwagen der Beklagten erfasst, geschleift und schwer verletzt worden.

Seine auf das Haftpflichtgesetz gestützte Klage wurde in zweiter Instanz abgewiesen, die Revision blieb erfolglos.

„Das Berufungsgericht stellt fest, dass auf der an sich abschüssigen Vulkanstrasse in B. die Bahngeleise an der vom Kläger betretenen Seite so nahe an dem nur schmalen Bürgersteige liegen, dass der von dem Bürgersteige auf die Fahrbahn Tretende von einem vorübergehenden Motorwagen erfasst werden müsse. Auf Grund der Beweisaufnahme nimmt es ferner an, dass der Kläger das Herannahen des Wagens gewahr geworden und auf die Fahrbahn getreten sei, als der Strassenbahnwagen nur noch einige Schritte hinter ihm gewesen. Er sei in dem Augenblick zu Fall gekommen, als er einen Fuss auf die Fahrstrasse gesetzt habe.

Aus der besonderen Gefährlichkeit des Betriebes an dieser Stelle folgert das Berufungsgericht auch die Pflicht erhöhter Vorsicht von Seite des Publikums und legt, da den Wagenführer ein Verschulden nicht treffe, dem Kläger Mangel der gebührenden Vorsicht zur Last. Im Gegensatz zur Anschauung des Landgerichts ist es der Meinung, der Kläger hätte auch in Betracht ziehen müssen, dass er ausgleiten oder straucheln könne, zumal, wie er selbst angegeben, der Bürgersteig schlüpfrig gewesen und er mit einer seitlichen Bewegung an der Kante

des Bürgersteiges über den Rinnstein hinweg auf die Fahrbahn habe hinabtreten müssen.

Die Revision konnte nicht für begründet erachtet werden.

Der objektive ursächliche Zusammenhang erfordert nicht mehr, als dass Anfang und Ende — die erste einen kausalen Verlauf einleitende Thatsache und die Wirkung durch eine ununterbrochene Kette von mitwirkenden Thatsachen verknüpft sind. Ob jedes einzelne Glied der Kette in seiner genauen Gestaltung erkannt werden kann, erscheint gleichgiltig, wenn die verbindenden Glieder nur insoweit erkannt werden können, dass das Dazwischentreten eines dem bisherigen natürlichen Verlaufe fremden, neuen Kausalitäts-Momentes, wie etwa das Niederstossen durch einen Dritten, ausgeschlossen erscheint. Dass hier das Herabtreten vom Trottoir, der Fall, das Erfasstwerden vom Motorwagen und die Verletzung in einem solch ununterbrochenen Zusammenhange stehen, gleichviel welche nähere Veranlassung des Fallens man sich vorstellen will, ist unzweifelhaft. Die subjektive Kausalität setzt allerdings die Vorhersehbarkeit der Folgen der unternommenen Handlung voraus, denn nach ihr bemisst sich die Entscheidung, ob die Unterlassung der Erwägung einen Mangel der Vorsicht erkennen lässt, die von jedem Vernünftigen gefordert werden kann. Darin, dass nun das Berufungsgericht auf Grund der besonderen Gestaltung des Falles, der Gefährlichkeit der Anlage, der Nähe des herankommenden Wagens und der gebotenen Eile einen Mangel der erforderlichen Vorsicht in der Unterlassung der Erwägung findet, dass auch ein unbedeutendes Hinderniss ihn in Lebensgefahr bringen könne, und demgemäss zu der Annahme gelangt, der Kläger hätte auch mit der Möglichkeit des Fallens oder Stolperns rechnen müssen, konnte ein Rechtsirrthum nicht erblickt werden.

Nr. 143. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 2. April 1900.

(Jur. Wochenschr. 1900. Nr. 44/45. S. 396. Ziff. 19. — Sächs. Archiv f. bürgerl. Recht Bd. X. Heft 9/10. S. 615.)

Reichshaftpflichtgesetz § I. In den nicht verbotenen, das Herabsteigen von der Plattform eines Strassenbahnwagens vorbereitenden Handlungen eines Passagiers beim Herannahen an die Haltestelle liegt kein eigenes Verschulden.

Die gegen die Beurtheilung des B. R. der Revision erhobenen Angriffe sind ohne Erfolg. Eine thatsächliche Feststellung des B. U. ist es zunächst, dass der von der Kl. auf dem Vorderperron eingenommene Stehplatz, möge es auch der äussere, rechts am Trittbrett, gewesen sein, zu denjenigen Plätzen gehörte, welche der Betriebsunternehmer zum regelmässigen Gebrauch aller Fahrgäste bestimmt hatte; dass die

Kl. im gegebenen Fall einen Platz im Innern des Wagens hätte einnehmen **müssen**, ist von dem Bekl. nicht dargethan. Dann aber kann der Kl., welche übrigens demnächst aussteigen wollte, aus dem Aufenthalt auf jenem Stehplatz an sich gewiss kein Vorwurf gemacht werden. Die Kl. hatte nun, da die Haltestelle, an welcher sie absteigen wollte, nach dem Durchfahren der Kurve in wenigen Sekunden erreicht sein musste und die Haltezeit zuweilen eine sehr knappe ist, — „wie es scheint“ schon vor dem Passiren der Kurve — ihren Standort an der Wand des Wagens verändert und sich etwas vorwärts zum Kutscher hin bewegt, um diesem zu sagen, dass sie aussteigen wolle, hatte sich auch zum sofortigen Betreten des Trittbrettes bereit gestellt, wobei sie eine Wendung nach rechts machen musste. Auch in diesem Verhalten der Kl., welches den Regeln des Verkehrs auf der Strassenbahn nicht zuwider lief, musste keine schuldhafte Fahrlässigkeit erblickt werden; auch dann nicht, wenn es der Kl., wie die Revision geltend macht, möglich gewesen sein sollte, ohne sich von ihrem Platze fortzubewegen, dem Kutscher ihre Absicht kund zu thun und ihn zum Anhalten zu veranlassen, — wofür es übrigens an einer thatsächlichen Feststellung fehlt —. Allerdings war es nun für die Kl., wenn sie sich an der Aussenseite der Plattform aufstellte, geboten, auf ihre Sicherung während der Fahrt Bedacht zu nehmen, sich festzuhalten; dies hat sie aber auch gethan. Dass hierzu die senkrechte, das Wagendach stützende Eisenstange genügende Möglichkeit gebe, ist wiederum eine thatsächliche, den konkreten Verhältnissen entnommene, also diesseits nicht nachzuprüfende Annahme des B. G., welches weiterhin aus rechtlich einwandsfreien Gründen es für unerheblich erachtet, dass die Kl. sich mit der **linken** Hand festgehalten hat. Die Bekl. berufen sich darauf, dass durch eigens in den Wagen angebrachte Plakate die Fahrgäste angewiesen seien, sich beim Durchfahren der Kurven an der quer am vorderen Wagenfenster befindlichen Messingstange festzuhalten, und die Revision betont, dass gerade in der Nichtbefolgung einer solchen im Interesse der Verkehrssicherheit getroffenen Anordnung seitens des Fahrgastes ein Verschulden liege. Allein das B. G. hat selbst für den Fall, wenn durch in die Augen fallende Plakate auf dem Vorderperron jene Hinweisung kund gegeben sein würde, eine Verpflichtung des Fahrgastes verneint, auf seinem Platze unter unausgesetztem Festhalten bis zuletzt auszuharren, da vielmehr eine dem Zweck eines raschen Verkehrsbetriebes dienliche Beweglichkeit der Fahrgäste gewahrt bleiben müsse. Diese Auffassung ist, jedenfalls in der Anwendung auf den gegenwärtigen Fall, nicht für rechtsirrig zu erachten. Thatsächlich wird es auch gar nicht immer möglich sein, dass bei der häufig

wechselnden Besetzung der Plätze auf der Plattform, dem Ab- und Zugehen von Fahrgästen, jeder einzelne Passagier unverrückt die Hand an jener Messingstange behält oder bei einer Biegung der Fahrbahn rechtzeitig nach der Stange greift; auch wird der Fahrgast nach Umständen den Halt an der Querstange aufgeben müssen, wenn er sich zum Aussteigen anschickt, und es konnte sonach davon abgesehen werden, ob der Kl. Zeit und Möglichkeit zu Gebot standen, sich aus den etwa angebrachten Aufschriften über die bestehende Schutzvorrichtung und deren erforderte Benützung zu unterrichten. Es mag sodann nicht ungefährlich sein, während der Fahrt durch eine Kurve die Stellung nach aussen vorn am Trittbrett einzunehmen, aber es liegt hierin nicht unbedingt immer eine schuldhafte Unvorsichtigkeit. Zudem ist nicht dargethan, dass die Kl. den gefährlichen Stand eingenommen habe, obwohl sie zuvor gewusst hätte oder erkennen musste, es werde im nächsten Augenblick eine Bahnkrümmung, wie die fragliche (welche nach der Aussage des Zeugen Blume eine „sehr scharfe" ist), durchfahren werden.

Nr. 144. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
7. Civil-Senat. Vom 3. April 1900.

(Jur. Wochenschr. 1900. Nr. 46/47. S. 421. Ziff. 28.)

Rechte der Strassenanlieger bei Veränderungen an einer öffentlichen Strasse.

Der B. R. geht im Anschluss an die von ihm ausführlich dargelegte und bis in die jüngste Zeit hinein berücksichtigte Rechtsprechung des R. G. davon aus, dass für jede an einer öffentlichen Strasse vorgenommene Veränderung, gleichviel ob sie durch die Bedürfnisse des Strassenverkehrs veranlasst ist oder anderen öffentlichen Interessen dient, den dadurch benachtheiligten Anliegern Entschädigung gewährt werden muss, wenn die Veränderung eine dauernde ist und wenn durch sie die bestimmungsgemässe Benutzung der Strasse den Anliegern gänzlich unmöglich gemacht oder in erheblichem Masse erschwert wird. Weiter nimmt der B. R. an, dass diese Grundsätze nicht blos insoweit, als das Recht auf Kommunikation in Frage komme, sondern auch in Betreff der durch die öffentliche Strasse vermittelten Zuführung von Licht und Luft zur Anwendung zu bringen seien. Dabei könne es keinen grundsätzlichen Unterschied machen, ob die Stadtgemeinde die Strasse als solche in ihrer bisherigen Ausdehnung fortbestehen lässt, oder aber in einer einzelnen bestimmten Beziehung eine Veränderung mit ihr vornimmt, oder ob die Veränderung darin besteht, dass ein Theil der bisherigen Strasse als solche zu existiren aufhört. Im vorliegenden Falle sei die Bekl. für den durch die Einziehung und Bebauung des streitigen Strassentheils dem Kl. erwachsenen Schaden deshalb verant-

wortlich zu machen, weil sie bei dem Verkauf der Fläche an N. mit der Möglichkeit einer Bebauung der letzteren habe rechnen müssen und daher verpflichtet gewesen sei, dafür zu sorgen, dass die Bebauung nicht in einer das servitutarische Recht des Kl. beeinträchtigenden Weise erfolgte. Hinsichtlich der Frage, ob die mit dem N.'schen Neubau für das klägerische Grundstück verbundene Entziehung an Licht und Luft als eine erhebliche anzusehen sei, sei dem Kl. darin beizustimmen, dass wenn die Beeinträchtigung eine in dem Zurückgang des Verkaufs- und Miethswerths sich offenbarende erhebliche Werthsminderung des klägerischen Grundstücks zu Folge gehabt hat, die Beeinträchtigung selbst für eine erhebliche zu halten ist. Dass letztere einen derartigen Umfang habe, sei nach der ganzen Sachlage zum mindestens als möglich anzunehmen, und dies genüge, um nach § 276 der C. P. O. a. F. über den Grund des eingeklagten Anspruchs vorab zu entscheiden. Die Angriffe, welche die Revision gegen diese Ausführungen erhebt, sind, soweit sie das materielle Recht betrafen, verfehlt.

Nr. 145. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes. Vom 6. April 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII. Nr. 87. S. 1823.)

Ein rechtsgiltiger Lagerplan ist bei Ertheilung des Bauconsenses für eine Bahnanlage insofern zu berücksichtigen, als hiebei eine Bestimmung darüber getroffen werden muss, in welcher Weise sich die Bahnunternehmung dem Verkehrsbedürfnisse, welches in dem Lagerplane zum Ausdrucke kommt, anzupassen haben wird. Doch sind die der Bahnunternehmung hienach obliegenden Leistungen nicht sofort, sondern erst nach Massgabe der thatsächlichen Durchführung der Dispositionen des Lagerplanes zu prästiren.

Da der Lagerplan nach § 5 der Bauordnung in Bezug auf die Lage, Richtung und das Niveau der darin festgestellten Strassen und Gassen für die Baubehörden bindend ist, so wird die Gemeinde Pilsen nicht nur berechtigt, sondern als Baubehörde auch verpflichtet sein, die projectirte Ringstrasse bei der fortschreitenden Verbauung des betreffenden Stadttheiles nach diesen massgebenden Feststellungen des Lagerplanes zur Ausführung zu bringen, und es steht somit schon jetzt fest, dass diese Ringstrasse in absehbarer Zeit mit der lagerplanmässigen Breite an die Geleise der heute in Frage stehenden Bahnanlage stossen und jenseits derselben in der gleichen Breite ihre Fortsetzung finden wird. Es muss darum diese Strassenbreite schon jetzt als zu Recht bestehend angenommen und bei der Consentirung der Bahnanlage in Rechnung gezogen werden. In dem Bauconsense muss demnach eine erschöpfende und unzweifelhafte Bestimmung darüber getroffen werden, in welcher Weise sich die Bahnunternehmung dem Verkehrsbedürfnisse, welches

in dem Lagerplane (§ 2 der Bauordnung) anerkannt und geregelt wurde, anzupassen haben wird.

Der Umstand, dass die bereits zu Recht bestehenden und allseits verbindlichen Feststellungen des Lagerplanes bisher noch nicht in die Wirklichkeit umgesetzt worden sind, kann nicht rechtfertigen, diesen Rechtsbestand gänzlich zu ignoriren; dieser Umstand könnte vielmehr nur die Folge haben, dass diejenigen Leistungen, welche die Bahnunternehmung dem öffentlichen Communicationsinteresse gegenüber zu erfüllen haben wird, gleichfalls nicht sofort, sondern erst nach Massgabe der thatsächlichen Durchführung der diesbezüglichen Dispositionen des Lagerplanes von ihr zu fordern, bezw. zu prästiren wären, womit dann auch der vom Regierungsvertreter bei der öffentlichen mündlichen Verhandlung betonten Möglichkeit einer allfälligen späteren Aenderung des genehmigten Lagerplanes vollständig Rechnung getragen werden kann.

Nr. 146. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 11. April 1900.

(Jur. Wochenschr. 1900. Nr. 46/47. S. 420. Ziff. 27.)

Ursächlicher Zusammenhang zwischen Körperverletzung und Verschulden. Berücksichtigung der körperlichen Disposition des Verletzten zu dem eingetretenen Schaden (Leistenbruch).

Die Beurtheilung des B. R. verkennt die vorliegend massgebenden Grundsätze über Kausalität und Schadensersatz. Die auch von dem B. G. unterstellte Möglichkeit eines durch den Fall verursachten Austrittes des Bruches kam zumal dann, wenn der § 26 Thl. I Tit. 6 des A. L. R. hier Platz greift, bei der in dieser Gesetzesbestimmung aufgestellten, gegenüber dem § 25 daselbst weiter gehenden Präsumtion (vergl. Entsch. des R. G. Bd. 17 S. 202; Bd. 43 S. 369 ff.) für den Nachweis des Zusammenhanges zwischen dem schuldhaften Verhalten des Bekl. und einem Schaden des Kl. sehr wesentlich in Betracht. Uebrigens mochte für die Beweisfrage neben dem Sachverständigengutachten auch die, im B. U. zu diesem Punkt nicht gewürdigte Zeugenaussage des Schrankenwärters M. erheblich werden, wonach diesem der Kl. unmittelbar nach dem behaupteten Unfall erzählt hätte, dass er über die Schienen auf einen Stein gefallen sei und Schmerzen in der Seite habe. Und weiter durfte das Vorhandensein eines durch den Unfall herbeigeführten Schadens nicht aus dem Grund verneint werden, weil der Kl. schon vorher eine Bruchanlage gehabt habe. Das sogenannte Austreten eines Bruches bringt nicht nur gegenüber dem Zustand eines völlig gesunden, sondern auch gegenüber demjenigen eines bis dahin schon mit Bruchanlage behafteten Menschen eine die Erwerbsfähigkeit mindernde plötzliche Verschlimmerung des körperlichen Gesammtbefindens

hervor. Was für einen ähnlichen (gemeinrechtlichen) Fall das R.G. in Entsch. des R.G. Bd. VI S. 18 ausgesprochen hat, gilt hier nicht minder. Wenn Kl. mit jener Disposition behaftet war, ohne dass bis dahin der Bruch hervorgetreten war, und nun der Bruch in Folge des Fallens austrat, so würde der Bekl. bei bestehender Haftpflicht (wenigstens) die Differenz zu ersetzen haben, welche in den Vermögensverhältnissen des Kl. dadurch eingetreten ist, dass aus seiner Disposition zu einem Leistenbruche ein Leistenbruch geworden ist. Der Abschätzung eines solchen Schadens stände die Schwierigkeit sicherer thatsächlicher Feststellung angesichts der Vorschrift in § 287 der C.P.O. nicht im Weg. Keinesfalls aber wäre bei Zutreffen des § 26 Thl. I Tit. 6 des A.L.R. aus dem bisher im Urtheil festgestellten Sachverhalt der Gegenbeweis als geführt zu entnehmen, dass der Schaden auch bei Beobachtung des Polizeigesetzes nicht vermieden worden wäre — dass der gleiche Schaden unter allen Umständen auch ohne die dem Bekl. zur Last fallende unerlaubte Handlungsweise ebenso eingetreten sein würde.

Nr. 147. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 19. April 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII. Nr. 84. S. 1773.)

Die Enthebung eines nach dem Gesetze vom 24. April 1874, R.-G.-Bl. Nr. 49, bestellten Curators hat zu erfolgen, wenn der Zweck, um dessen willen die Curatel zugelassen wurde, weggefallen ist.

Mit dem Decrete des k. k. Handelsgerichtes in Prag vom 15. October 1891, Z. 61.236, wurde Doctor Carl M. anlässlich der Emission der zur Convertirung der fünfpercentigen Prioritätsobligationen und für Investitionszwecke bestimmten Prioritätsanleihe von Mk. 15,000.000, sowie anlässlich der mit dem Bescheide des k. k. Landesgerichtes in Prag vom 15. September 1891, Z. 39.997, bereits erfolgten eisenbahnbücherlichen Eintragung des Pfandrechtes zum gemeinsamen Curator nach dem Gesetze vom 24. April 1874, R.-G.-Bl. Nr. 49, bestellt. Der Termin, innerhalb dessen die k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn über Anmeldung der Prioritäre sich zur Conversion ihrer Stücke bereit erklärte, ist mit Ende April 1899 abgelaufen, demnach ist diese Conversion als beendet anzusehen und der Zweck, derenthalben die Curatel zugelassen wurde, ist hinfällig geworden. Nachdem weder der Curator, noch die Vertrauensmänner stichhältige Gründe, die den Bestand der Curatel nothwendig machen würden, anzuführen vermochten, der zwischen dem Curator und der k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn ausgebrochene Verlosungsconflict durch rechtskräftige Beschlüsse beseitigt erscheint, Möglichkeiten, die sich eben in der Zukunft ergeben könnten, für den Fortbestand der

Curatel nicht massgebend sein können, das Gesetz vom 24. April 1874, R.-G.-Bl. Nr. 49, aber den Fortbestand einer Curatel auf unabsehbare Zeit geradezu perhorrescirt, so erscheint der Beschluss des Oberlandesgerichtes vollkommen gerechtfertigt.

Nr. 148. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 23. April 1900.

(Sächs. Archiv f. bürgerl. Recht. Bd. X. Heft 9/10. S. 604.)

§ 1. Reichshaftpflichtgesetz. Begriff der Eisenbahn. Betriebsunfall.

Der Beklagte hat in E. mit polizeilicher Genehmigung ein Schienengeleis (Feldbahngeleis) zur Beförderung von Steinen aus seinem Steinbruch angelegt. Der Kläger behauptet, dass er am 10. Oktober 1898 Abends gegen 10 Uhr, als er von seiner Wohnung auf dem alten Gutshof in E. nach seinem Revier, den sogenannten alten Eichen, gegangen sei, um dort seinen Dienst als Nachtwächter anzutreten, an der Ecke zweier Strassen auf den über den Weg führenden Schienen jener Feldbahn gestrauchelt und auf Pflastersteine gefallen sei, welche die Leute des Beklagten zwischen den Schienen hätten liegen lassen, und dass er sich durch diesen Fall einen Leistenbruch zugezogen habe, in Folge dessen seine Erwerbsfähigkeit um 15 bis 20 % vermindert sei. Er beanspruchte eine jährliche Rente.

Das Berufungsgericht hat zunächst das Haftpflichtgesetz für nicht anwendbar erachtet. Es handle sich hier überhaupt nicht um eine Eisenbahn im Sinne des Gesetzes, da die vom Beklagten hergestellte Feldbahn nicht dem öffentlichen Verkehr gedient habe, sondern nur dazu bestimmt gewesen sei, die für den Gewerbebetrieb des Beklagten erforderlichen Rohstoffe u. s. w. von der Eisenbahn nach der Betriebsstelle und umgekehrt zu befördern. Aber auch wenn man die Feldbahn als eine Eisenbahn ansehen wolle, so wäre die Anwendung des Haftpflichtgesetzes ausgeschlossen, weil der angebliche Unfall des Klägers sich nicht bei dem Betrieb der Eisenbahn ereignet habe.

Der erstangeführte Grund wäre zu beanstanden; nach der vom Reichsgericht wiederholt anerkannten Auslegung ist für den Begriff der „Eisenbahn" im Sinne des Haftpflichtgesetzes nicht wesentliches Erforderniss, dass die Bahn dem allgemeinen öffentlichen Verkehr dient, und fallen unter jenen Begriff vielmehr auch die einem privaten gewerblichen Zweck dienenden Bahnen unter der Voraussetzung, dass sie in Ansehung der Gefährlichkeit einer dem öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahn gleichstehen (Entsch. des R.G.'s in C.S., Bd. 1 S. 247, Bd. 2 S. 38, Bd. 7 S. 40 vergl. mit 14 S. 27). Indess erscheint der zweite Grund für die Ausschliessung des Haftpflichtgesetzes als durchgreifend.

Das Bestehen des Bahnkörpers und der Schienenanlage bildet für sich — und auch da wo Wegeübergänge sich befinden — keine der Eisenbahn eigenthümliche Gefahr im Sinne jenes Gesetzes und ein Unfall der beim Ueberschreiten der Schienen lediglich zufolge dieser Anlage und ohne jede Beeinflussung durch eine Beförderung auf der Bahnstrecke erfolgt, steht mit dem Betrieb der Bahn in keinem Zusammenhang.

Nr. 149. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 24. April 1900.

(Jur. Wochenschr. 1900. Nr. 58/61. S. 583. Ziff. 30.)

Die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 hat nicht die Bedeutung einer unmittelbar verbindlichen Privatrechtsnorm, sondern nur einer Verwaltungsanordnung, und ihre unrichtige Anwendung bietet daher keinen Revisionsgrund dar. Vielmehr ist — da sie ein Bestandtheil des Frachtvertrags ist — ein Revisionsgrund nur bei Verstoss gegen die gesetzlichen Auslegungsregeln vorhanden.

Mit Recht geht das B.G. davon aus, dass die Entscheidung des Rechtsstreites von der Auslegung des § 79 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 abhängt. Nach der herrschenden Ansicht hat die Verkehrsordnung, soweit sie den Gütertransport betrifft, nicht die Bedeutung einer unmittelbar verbindlichen Privatrechtsnorm, sondern sie stellt sich als eine Verwaltungsanordnung dar, durch welche den Eisenbahnen die allgemeinen Bedingungen der von ihnen zu schliessenden Frachtverträge vorgeschrieben werden. Denkschrift zu dem Entwurfe eines H.G.B. S. 288. Eger: Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands S. 17. Puchelt-Förtsch H.G.B., 4. Auflage, S. 1291, 1292. Staub H.G.B. Art. 422 §§ 2, 3, 7. Laband: Deutsches Privatrecht, 3. Auflage, Bd. 2 S. 115, 117. Entsch. des Oberhandelsgerichts Bd. 6 S. 176, Bd. 19 S. 184. Entsch. des R.G. Bd. 10 S. 107, Bd. 15 S. 156. Der Ansicht muss beigetreten werden. Denn durch Art. 45 der Verfassung des Deutschen Reiches, aus welchem nach Inhalt der Bekanntmachung vom 15. November 1892 der Bundesrath seine Befugniss zum Erlasse der Verkehrsordnung abgeleitet hat, ist nur dem Reiche die Aufgabe gestellt, auf übereinstimmende Betriebsreglements bei allen deutschen Eisenbahnen hinzuwirken, nicht aber ist dem Bundesrathe das Recht eingeräumt, Rechtsnormen über das Frachtgeschäft der Eisenbahnen — in Abänderung oder Ergänzung des H.G.B. — aufzustellen. Eine unrichtige Anwendung des § 79 der Verkehrsordnung vom 15. November 1892, in Folge unrichtiger Auslegung, bedeutet daher nicht die Verletzung eines Gesetzes im Sinne des § 549 der C.P.O., und bietet somit keinen Revisionsgrund dar. Aber der § 79 der bezeichneten Verkehrsordnung kann insofern einen privatrechtlichen Charakter gewinnen, als er zum Bestandtheile

eines Frachtvertrages zwischen der Eisenbahn und dem Absender des Frachtgutes gemacht wird. Ein derartiger Frachtvertrag ist zwischen dem Spediteur der Kl. und der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn geschlossen worden. Als Element dieses Vertrages unterliegt der § 79 derselben Beurtheilung, wie jede andere Vertragsbestimmung, und es würde daher eine Auslegung, welche mit den gesetzlichen Auslegungsregeln nicht vereinbar wäre, als Revisionsgrund zu betrachten sein. Allein eine solche gesetzwidrige Auslegung hat das B.G. nicht gegeben. Die Revision ist deshalb nicht begründet. Nebenher wird bemerkt: Der I. C.S. des R.G. hat in dem Urtheile vom 13. Februar 1886 (Entsch. Bd. 15 S. 147) die Möglichkeit angenommen, dass eine Auslegung des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 11. Mai 1874 von dem Revisionsgerichte nachgeprüft werden könne, diese Anschauung jedoch schon in dem Urtheile vom 6. März 1886 (Entsch. Bd. 15 S. 156) wieder aufgegeben. Ob und inwieweit die Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 revisibeles Recht enthält (§ 454 des H.G.B.), braucht hier nicht untersucht zu werden.

Nr. 150. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien.

Vom 24. April 1900.

(Allgem. Tarif-Anz. XIX. Nr. 25. S. 416.)

Bei Gewährung von Tarifnachlässen ist ein Abgehen von den publicirten Bedingungen untersagt.

Es besteht nach Inhalt der vorgelegten Frachtbriefe kein Zweifel, dass es sich vorliegend um Artikel handelt, für welche die im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt Nr. 149 ex 1897 enthaltene Begünstigung gewährt wurde. Ebenso steht fest, dass das publicirte Zugeständniss für die Transportstrecken gewährt wurde, auf welchen die vorliegend in Betracht kommenden Artikel befördert wurden. Es wurde aber in diesen vorliegenden Fällen, in welchen diese Artikel von Mühlenetablissements bezogen wurden, nicht die Bedingung I, welche sich unterhalb des rubricirten Theiles der betreffenden Publication befindet, erfüllt.

Der Zweck der angeführten Bedingung sub. I ist daselbst zum Ausdrucke dadurch gebracht, dass der Bestimmungsstation das Recht eingeräumt wird zu constatiren, ob die Sendung in dem betreffenden Mühlenetablissement wirklich zur Vermahlung gelangt ist. Wenn nun erst nachträglich, nachdem die Vermahlung bereits erfolgt ist, eine solche Bestätigung ertheilt wird, so wird die Möglichkeit einer solchen Controle vereitelt oder doch erschwert. Es ändert auch der Umstand nichts an dieser Sachlage, dass in früheren Fällen ohne Beobachtung der im Verordnungsblatte bei der betreffenden Publication vorgeschriebenen Bedingung die Begünstigung gewährt wurde. Dadurch, dass die Bahn

in den früheren Fällen nicht vorschriftsmässig vorgegangen ist, kann den Parteien ein Recht nicht erwachsen, dies umsoweniger bei Gewährung von Tarifnachlässen, um die es sich hier handelt, da nach § 11 der Verordnung des Handelsministeriums vom 20. November 1895 R.G.Bl. Nr. 167 ein Abgehen von den publicirten und noch nicht geänderten Bedingungen untersagt ist. Es erschien daher der Beweis darüber, dass in früheren Fällen von den hier in Frage kommenden Bedingungen abgegangen worden ist, unentscheidend und war daher nicht zuzulassen. Auch kommt nicht in Betracht, dass seither diese Bedingung dahin geändert wurde, es sei die Bestätigung statt auf dem Aviso und Bezugsscheine auf dem Frachtbriefe beizusetzen, denn es muss die Publication zur Anwendung kommen, welche zur Zeit dieser Sendungen in Kraft stand.

Nr. 151. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 24. April 1900.

Wenn der Adressat den Empfang der ganzen Sendung bestätigt hat, so hat die Bahn keine Verwahrungspflicht bezüglich der etwa vom Empfänger zurückgelassenen Emballagen, und die Bahn hat auch bezüglich derselben nicht die Verpflichtung, den Absender gemäss Art. 4 und 24 des Internat. Uebereinkommens zu verständigen.

Es ist die Beifügung eines Frachtbriefes als Beilage zu einem anderen Frachtbriefe unzulässig und kann selbst, wenn dies geschehen sein sollte, keinerlei Rechte und Pflichten begründen. Der Bahn oblag daher in keinem Falle die Rücksendung der Decke, sondern der Adressat in Tilburg hatte geradeso wie die Sendung Kunstwolle auch die zum Schutze derselben verwendete Decke zu übernehmen. Wenn der Empfänger dieser seiner Verpflichtung nicht nachkam, so kann hiefür die Bahn nicht verantwortlich gemacht werden. Die Sendung wurde, wie von der Klagsfirma selbst angeführt wird, von dem Adressaten in Tilburg bezogen und hat derselbe den Empfang der Sendung jedenfalls bescheinigt. Dass der Empfang der Sendung bestätigt wurde, ergibt sich übrigens auch daraus, dass die Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und die Bescheinigung des Empfanges die Bedingungen bilden, durch deren Erfüllung der Empfänger erst einen Anspruch gegen die Bahn auf Ausfolgung des Gutes und des Frachtbriefes erlangt. Mit der Ueberlieferung des Frachtbriefes und der Sendung erscheint aber der Frachtvertrag erfüllt und hört mit diesem Momente die im Art. 27 Internationales Uebereinkommen normirte gemeinsame Haftung der am Transport betheiligten Bahnen auf. Wenn nun der Empfänger in Tilburg von der Sendung, deren Empfang zur Gänze er bestätigt hat, irgend ein Stück, wie hier vorliegend die Decke, auf dem

Bahnhofe zurückgelassen hat, so kann auf keinem Falle mehr, da der Frachtvertrag bereits erfüllt ist, der Beklagten irgend eine Haftung obliegen. Ob der Station Tilburg in diesem Falle die Pflicht oblag, die Decke, welche der Adressat zurückgelassen hat, zu verwahren, und ob für die nichtgehörige Verwahrung die betreffende niederländische Bahn eine Verantwortung trifft, ist in dem vorliegenden Rechtsstreit ohne Belang, da jedenfalls, wie bereits erwähnt, die beklagte Bahn die ihr durch die Uebernahme des Gutes und des Frachtbriefes in der Station Skalic—Boskovic obliegende Verbindlichkeit bereits mit der Uebergabe des Frachtbriefes und des Gutes an den Adressaten in Tilburg erfüllt hat. Die Klagsfirma will eine Haftpflicht der beklagten Bahn damit begründen, dass der Letzteren die Verpflichtung oblag, die Klägerin als Absenderin davon in Kenntniss zu setzen, dass die Decke von dem Adressaten nicht bezogen wurde. Allein nach Art. 24 Internationales Uebereinkommen tritt die Verpflichtung der Bahn zur Verständigung des Absenders nur bei Ablieferungshindernissen ein, welche jedoch hier nicht vorliegen; denn die Sendung wurde in Tilburg dem Adressaten ohne jedes Hinderniss abgeliefert und nur von dem Letzteren ein Stück der Sendung, vorliegend die Decke, auf dem Bahnhofe zurückgelassen. Eine solche Zurücklassung kann weder als Ablieferungshinderniss angesehen werden, noch speciell als ein Nichtbezug der Sendung. Es kann nicht Sache der Bahn sein, den Adressaten, welcher ordnungsmässig den Frachtbrief ausgelöst und den Empfang der Sendung bestätigt hat, zu zwingen oder auch nur aufzufordern, die Decke mit der anderen Waare von dem Bahnhofe wegzuführen, da der Absender mit der Bestätigung des Empfanges der eigentlichen Sendung und Uebernahme derselben, die Bahn gemäss Art. 49 Internationales Uebereinkommen vollkommen entlastet hat und es der Letzteren nicht obliegt, zu untersuchen, warum der Absender irgend einen Theil der Sendung, z. B. eine Decke oder eine zur Packung gehörige Kiste oder Heu und Stroh zurücklasse. Da nach dem Gesagten die Decke mit der anderen Sendung von dem Adressaten zu beziehen war und durch die Auslösung des Frachtbriefes und Ueberlieferung des Gutes an den Adressaten der mit Frachtbrief vom 14. November 1898 in der Station Skalic-Boskovic geschlossene Frachtvertrag von der geklagten Bahn vollkommen erfüllt war, für die beklagte Bahn jedenfalls nach Erfüllung des Frachtvertrages eine Verwahrungspflicht nicht entstehen konnte, so war das Klagebegehren abzuweisen.

Nr. 152. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 24. April 1900.

(Allg. Tarif-Anz. XIX. Nr. 36. S. 558.)

Wenn die Bahn die rechtzeitig und ordnungsmässig gegebene Verfügung des Absenders, die Waare nicht an den Adressaten auszuliefern, entgegen der Vorschrift des § 64 Betriebs-Reglement, dem Adressaten dennoch ausgefolgt hat, kann der Absender Schadenersatz von der Bahn verlangen, ohne vorher den Adressaten gerichtlich belangt zu haben.

Im vorliegenden Falle steht durch das Geständniss der Beklagten fest, dass sie trotz der rechtzeitigen und nach Vorschrift des § 64 getroffenen Verfügung des Absenders (des Klägers), die Sendung an den Adressaten nicht auszufolgen, sondern zurückzuhalten, diese Verfügung nicht befolgte. Die Bahn ist daher verpflichtet, dem Kläger für den ihm hiedurch erwachsenden Schaden aufzukommen. Nach Ansicht der Beklagten ist der Adressat J. A. nicht zahlungsunfähig, woraus die Beklagte den Schluss zieht, es sei dem Kläger möglich, den Betrag hereinzubringen, und in Folge dessen habe derselbe keinen Schaden erlitten und könne die Bahn auch nicht zum Ersatze heranziehen. Der Kläger hingegen behauptet, J. A. sei zahlungsunfähig. Wie dem auch immer sein mag, ist der Kläger durch das Vorgehen der Bahn insoferne benachtheiligt, als er bei Befolgung seiner Disposition im Besitze der Waare wäre, während durch Verschulden der Bahn dies nicht der Fall ist und auch der Adressat, welchem die Waare unberechtigterweise ausgefolgt wurde, bisher die Zahlung nicht geleistet hat. Es kann dem Kläger nun nicht zugemuthet werden, erst mit der Klage und eventuell mit der Execution gegen J. A. vorzugehen, um so einen Versuch zur Hereinbringung des Kaufpreises seiner Waare zu machen, und jedenfalls noch länger auf die ihm gebührende Zahlung zu warten, da er hiezu bei Befolgung seiner Disposition keine Veranlassung gehabt hätte. Durch das unberechtigte Vorgehen der Bahn ist dem Kläger der Besitz der Waare entzogen worden, und da diese Waare dem Kläger nicht mehr gegeben werden kann, ist die Beklagte verpflichtet, den Ersatz hiefür zu leisten. Die Richtigkeit des Werthes dieser Waare nach Zurückstellung derselben an den Kläger mit dem Betrage von 408 Kronen 36 Heller wird zugegeben. Deshalb war die Beklagte zur Zahlung dieses Betrages zu verurtheilen. Der Beklagten bleibt es überlassen, den Preis der von ihr dem J. A. unberechtigterweise ausgefolgten Waare von Letzterem hereinzubringen, zu welchem Ende der Kläger seine etwaigen Ansprüche der Beklagten zu cediren sich verpflichtete.

Nr. 153. Entsch. des französ. Kassationshofes.

Vom 28. April 1900.

(Revue générale de chemins de fer. 1900. S. 368.)

Be- und Entladung durch den Absender bezw. Empfänger. Haftpflicht der Eisenbahn.

Bestimmt der Tarif einer Eisenbahn, dass die Be- und Entladung der Güter durch die Absender, bezw. Empfänger und auf deren Kosten unter Aufsicht der Eisenbahn auszuführen sind, so ist diese Bestimmung in dem Sinne zu verstehen, dass die Aufsicht und Kontrolle der Eisenbahn nur in Hinsicht auf die reglementarischen Bedingungen der Beförderung auszuüben sind; sie legt jedoch der Eisenbahn nicht die Verpflichtung auf, den Zustand der Ladung, wie solche durch den Absender ausgeführt wurde, zu prüfen.

Auch ist die Eisenbahn nicht gehalten, dem Gute eine andere als die sich aus den Erfordernissen des Betriebes als notwendig ergebende Fürsorge angedeihen zu lassen. Hieraus folgt, dass, um eine Eisenbahn als haftpflichtig für Beschädigungen, mangels Fürsorge für das Gut, nach dem Gesetze zu verurteilen, das Gericht, bei Vermeidung der Kassation, angeben muss, welcher Art die Fürsorge sei, die von der Eisenbahn wahrzunehmen war, jedoch von ihr vernachlässigt wurde.

Nr. 154. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 1. Mai 1900.

(Jur. Wochenschr. 1900. Nr. 52/53. S. 480/81. Ziff. 35.)

Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874. § 8. Die blosse Bebauungs-Möglichkeit bezw. Absicht ohne greifbare thatsächliche Unterlage verleiht einem Ackergrundstück nicht die Bauplatzqualität und ist nicht als realer Werthfaktor bei der Bemessung der Entschädigung zu berücksichtigen.

Der B.R. hat die Behauptung aus einem doppelten Grunde für unbeachtlich erklärt: einmal seien von dem Kl. keine Thatsachen geltend gemacht worden, aus denen sich ein Anhalt dafür ergäbe, dass die Bebauung schon in naher und bestimmter Aussicht gestanden habe; die blosse Bebauungs*möglichkeit* sei ohne das nahe Bevorstehen ihrer Verwirklichung nicht geeignet, eine Wertherhöhung herbeizuführen; sodann dürfe davon ausgegangen werden, dass die Sachverständigen vor Abgabe ihres Gutachtens die Verwerthbarkeit des Grundstücks nach allen Richtungen hin geprüft und also mit der Einschätzung der enteigneten Fläche als Ackerland sowie mit dem Ausspruche, dass nur das erschwerte Viehhüten bei Feststellung des Grundstückswerthes in Betracht zu ziehen sei, zugleich die angebliche Bebauungsfähigkeit und deren Beeinträchtigung verneint haben. Die Revision wendet gegen diese letztere Ausführung ein, dass damit den Sachverständigen eine Prüfung zugeschrieben werde, die sie in Wirklichkeit gar nicht vorgenommen

hätten. In der That erscheint, wie der Revision zugegeben werden muss, der bemängelte Entscheidungsgrund nicht unbedenklich, da die Direktive, welche die Sachverständigen für die Abgabe ihres Gutachtens erhalten hatten, lediglich auf Abschätzung der Fläche als Ackerparzelle gerichtet war, eine Berücksichtigung der für den Baustellenwerth massgebenden Momente also kaum vorausgesetzt werden kann. Die Entscheidung selbst wird indessen jedenfalls durch den vom B. R. an erster Stelle geltend gemachten Entscheidungsgrund getragen. Es ist nicht abzusehen, welche Veranlassung die Kl. gehabt haben sollten, mitten auf ihrem ländlichen, ca. 30 Hektar grossen Besitzthum und getrennt von der Hoflage ein vereinzeltes Wohngebäude bloss deshalb zu errichten, weil an der betreffenden Stelle zufälliger Weise eine öffentliche Landstrasse vorbeiführt. Die Zumuthung der Kl., eine solche ohne greifbare thatsächliche Unterlage kundgegebene Bebauungsabsicht als realen Werthfaktor bei der Bemessung der Entschädigung zu berücksichtigen, ist um so mehr zurückzuweisen, als selbst für städtische Gemeinwesen, wie das R. G. wiederholt ausgesprochen hat, die Anerkennung der Bauplatzeigenschaft eines Grundstücks zwar nicht durch dessen sofortige Bebaubarkeit bedingt ist, aber doch erfordert, dass die betreffende Fläche nach dem gewöhnlichen Laufe der Dinge in naher Zukunft bebaut werden kann; sie setzt also objektive Momente voraus.

Nr. 155. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 1. Mai 1900.

(Allgem. Tarif-Anz. XIX. Nr. 20. S. 346.)

Wenn der Aufgeber wegen Nichtannahme der Sendung Seitens des Adressaten über die Sendung ordnungsmässig und rechtzeitig disponirt hat, so ist die Bahn nicht berechtigt, die dem Verderben nicht unterliegende Sendung zu veräussern, wenn auch der Aufgeber die ihm von der Bahn zugegangene Androhung der Veräusserung unbeachtet liess.

Gemäss § 70 (3) Betr.-Regl. ist die Eisenbahn befugt, nicht angenommene Güter, wenn sie dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, und andere Güter, welche weder von dem Empfänger abgenommen noch von dem Absender zurückgenommen werden, frühestens vier Wochen nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit, unter Umständen auch noch früher zu verkaufen. Keine dieser Voraussetzungen trifft hier zu; vielmehr hat der Kläger zugegebenermassen in der vorgeschriebenen Form und rechtzeitig, überdies auch noch zweimal die Verfügung getroffen, die Waare an ihn zurückzusenden. Es lag daher keine Veranlassung vor, das Gut zu veräussern und es war auch die Bahn hiezu durchaus nicht berechtigt. Die Bahn ist daher verpflichtet, dem Kläger den durch den rechtswidrigen Verkauf entstandenen Schaden, welcher 360 K 94 h

beträgt, zu ersetzen. In dem Umstande, dass der Kläger trotz der Androhung des Verkaufes eine abermalige Verfügung nicht getroffen hat, kann ein Verschulden des Klägers nicht erblickt werden, da er nicht annehmen konnte, es werde von der Bahn rechtswidrig mit dem Verkaufe vorgegangen werden, nachdem er bereits zweimal die Verfügung wegen Rücksendung getroffen hatte. Vorliegend ist aber der Schaden in Folge grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden; denn es wurde eine zweimalige, und zwar rechtzeitige Verfügung des Klägers, welche ordnungsmässig von der Bahn übernommen wurde, nicht befolgt.

Nr. 156. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 1. Mai 1900.

(Allg. Tarif-Anz. XIX. Nr. 40. S. 618.)

Bei Entschädigungsansprüchen ist die Bahn zur Zahlung von Zinsen nur verpflichtet, wenn ihr eine Verzögerung in der Erfüllung ihrer Verpflichtung zur Last fällt.

Die Klägerin verlangt aber überdies Zinsen von dem für die Waare ausgelegten Betrage und beruft sich diesfalls auf § 88 Betriebsreglement, nach welcher Bestimmung die Bahn im Falle der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit den vollen Schaden zu vergüten hat. Da die Klagsfirma, wie erwähnt, Ursachen, aus welchen ihr Weizen nicht in die Hände des Adressaten gelangte, nicht anzugeben vermochte, war das Gericht gezwungen, sich an die Darstellung der Beklagten allein zu halten. Die Verwechslung der Nummer eines Waggons erscheint aber sehr leicht möglich, weil die Waggons äusserlich einander sehr ähnlich sehen. Es kann daher eine solche Verwechslung als ein im Betriebe sehr leicht vorkommendes Versehen betrachtet werden. Für ein solches Versehen, welches durch den Mangel an der nothwendigen Aufmerksamkeit entstanden und daher von der Bahn verschuldet ist, hat dieselbe aufzukommen. Keinesfalls kann jedoch ein solches bei gewöhnlicher Aufmerksamkeit leicht vorkommendes Versehen als eine grobe Fahrlässigkeit angesehen werden. Und da demzufolge die Bahn nur nach Inhalt des § 80 Betriebsreglement schadenersatzpflichtig ist und dieser Verpflichtung nachgekommen ist, erscheint das Klagebegehren unbegründet. Uebrigens ist die Klagsfirma selbst daran schuld, wenn sie ihre Entschädigung nicht früher bekam; denn sie brachte erst unter dem 7. Jänner 1900 die Cession bei, welche sie zum Schadenersatzanspruch legitimiren konnte, und vermochte selbst an diesem Tage den nach dem Betriebsreglement erforderlichen Frachtbrief nicht vorzulegen, weil dieser Frachtbrief von R. F. verloren wurde; ausserdem stellte sie Ersatzansprüche, welche theils zu hoch gegriffen, theils nicht gehörig aufgeklärt waren, und veranlasste dadurch eine weitere

Verzögerung in der Liquidirung ihrer Ansprüche. Da die Klagsfirma die Bahn nicht in die Lage versetzte, ihre Ansprüche zu befriedigen, so ist sie an dem Zinsenverluste selbst schuldtragend, und es fällt auch der Bahn eine Verzögerung in der Erfüllung ihrer Verpflichtungen nicht zur Last.

Nr. 157. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien.
Vom 1. Mai 1900.
(Allg. Tarif-Anz. XIX. Nr. 31. S. 493.)

Wenn die Partei sich mit dem von der Bahn gemäss § 71 Betriebs-Reglement festgestellten Gutachten einverstanden erklärt hat, ist dieses Gutachten für beide Theile bindend.

Wenn auch das Betriebs-Reglement nicht ausdrücklich normirt, dass der zum Abholen eines Gutes Beorderte auch zur Unterfertigung der Thatbestandsaufnahme bevollmächtigt ist, so ergibt sich doch eine solche Vollmacht aus dem bereits Angeführten. Auch lässt sich dies aus der Zusatzbestimmung XXIV zu § 51 Betriebs-Reglement erschliessen. Nach dieser Zusatzbestimmung ist der Ueberbringer eines Gutes zur Abgabe und Unterfertigung der seitens des Absenders abzugebenden Erklärungen, sowie aller zum Abschlusse des Frachtvertrages erforderlichen Handlungen als vom Absender bevollmächtigt anzusehen. Wenn nun der Ueberbringer eines Gutes zu solchen Handlungen ermächtigt erscheint, welche wegen ihrer Wichtigkeit schriftlich und in einer vorgeschriebenen Fassung abgegeben werden müssen, so muss umsomehr angenommen werden, dass der zum Abholen eines Gutes Beorderte auch ermächtigt ist, eine einer bestimmten Förmlichkeit entbehrende Erklärung wie die des Einverständnisses mit dem von ihm veranlassten Thatbestandsgutachten abzugeben. Hiezu kommt noch, dass es der Klägerin frei gestanden wäre, falls sie mit diesem Gutachten nicht einverstanden war, eine gerichtliche Augenscheinsaufnahme, beziehungsweise Sicherung der Beweise zu verlangen, so lange das Gut noch nicht verwendet war. Da sie aber dies nicht that, sondern vielmehr das Gut verwendete, so muss sie auch aus diesem Grunde als mit dem Vorgehen ihres Abgesandten W. einverstanden gelten. Da nun durch das einverständliche Gutachten in der Thatbestandsaufnahme feststeht, dass von der Sendung während des Transports nichts in Verlust gerathen ist, so kann die Bahn nicht mehr aus dem Grunde in Anspruch genommen werden, dass eine Minderung des Gutes während des Transportes eingetreten ist. Deshalb war das Klagebegehren abzuweisen.

Nr. 158. Entsch. des Obersten Landesgerichts für Bayern. 1. Senat. Vom 3. Mai 1900.

(Seuffert's Arch. Bd. 55. Heft IV. S. 452.)

§ 58 Krank.-Vers.-Ges. Für die Ansprüche des Arztes gegen die Baukrankenkasse ist der Rechtsweg zulässig.

Der Kläger hat nicht den Anspruch des von ihm behandelten Arbeiters auf freie ärztliche Behandlung (§ 6 Ziff. 1 des Krankenvers.-Ges.) für sich geltend gemacht, sondern seinen Anspruch gegen die Kasse auf den Vertrag gestützt, durch den er der Kasse gegenüber die ärztliche Behandlung der Kassenmitglieder gegen Entgeld übernommen hat. Die Aufstellung eines Kassenarztes durch eine Baukrankenkasse ist nicht eine ein Beamtenverhältniss begründende Anstellung im öffentlichen Dienste, sondern, ebenso wie ein Kaufvertrag, durch den die Kasse die ihren Mitgliedern zu gewährenden Arzneien, Brillen und ähnlichen Heilmittel anschafft, ein Rechtsgeschäft des bürgerlichen Verkehrs; der Anspruch des Arztes gegen die Kasse auf die vertragsmässige Vergütung ist daher ein privatrechtlicher, im Rechtswege zu verfolgender Anspruch. Wenn der Beklagte dem Vertrage die Auslegung geben will, dass der Kassenarzt lediglich die Ansprüche der von ihm behandelten Arbeiter solle für sich geltend machen dürfen, so ist dies eine belanglose Aufstellung, denn die Zulässigkeit des Rechtswegs bestimmt sich nach der rechtlichen Beschaffenheit des durch Klage geltend gemachten Anspruchs, über den durch Urtheil entschieden werden soll. Die Verpflichtung des Beklagten, die Berichtigung der Forderung des Klägers aus dem hinterlegten Kassenbestande zu gestatten, wird vom Ber.-Ger. aus dem privatrechtlichen Verhältniss abgeleitet, das zwischen dem Kläger und der nunmehr geschlossenen Kasse entstanden ist. Der Beklagte greift in das dem Kläger zustehende Forderungsrecht gegen die Kasse dadurch ein, dass er durch seinen Widerspruch die Befriedigung des Klägers aus dem Kassenbestande verhindert, und darum erkennt das Ber.-Ger. dem Kläger das Recht zu, gegen den Beklagten auf die Gestattung der Auszahlung zu klagen. Auch hier handelt es sich also um die Geltendmachung eines privatrechtlichen Anspruchs, gleichviel ob das Ber.-Ger. die Klage als die Feststellungsklage aus § 256 CPO. oder einen aus dem Gläubigerrechte sich ergebenden Anspruch auf Beseitigung des der Befriedigung des Gläubigers bereiteten Hindernisses angenommen hat.

Nr. 159. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
4. Civil-Senat. Vom 7. Mai 1900.
(Jur. Wochenschr. 1900. Nr. 56/57. S. 511. Ziff. 10.)

„Im Dienste“ gemäss § I des Beamtenfürsorgegesetzes vom 18. Juni 1887 befindet sich ein Eisenbahnbeamter auch dann, wenn er während der Dienstzeit mit Zustimmung seines Vorgesetzten seine Dienststätte zeitweise auf kurze Zeit zum Zwecke einer Privatbesorgung (Einkäufe für seinen Haushalt) verlässt.

Die dem Klageanspruche zu Grunde liegende Bestimmung im § 1 Abs. 1 des Beamtenfürsorgegesetzes vom 18. Juni 1887 lautet: Unmittelbare Staatsbeamte, welche in reichsgesetzlich der Unfallversicherung unterliegenden Betrieben beschäftigt sind, erhalten, wenn sie in Folge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalls dauernd dienstunfähig werden, als Pension 66 ²/₃ Prozent ihres jährlichen Diensteinkommens, soweit ihnen nicht nach anderweiter gesetzlicher Vorschrift ein höherer Betrag zusteht. Dass Kl. als Bremser zu den unmittelbaren Staatsbeamten gehörte, der Eisenbahnbetrieb reichsgesetzlich der Unfallversicherung unterliegt — § 1 Abs. 1, 3 des Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 — R. Ges. Bl. S. 69 —, sowie dass der vom Kl. am 24. April 1897 erlittene Unfall als Betriebsunfall anzusehen ist und dieser Unfall die dauernde Dienstunfähigkeit des Kl. zur Folge gehabt hat, darüber waltet unter den Parteien eine Meinungsverschiedenheit nicht ob, wie denn auch ein Zweifel hierüber nicht bestehen kann. Streitig allein und vom Bekl. in Abrede gestellt, ist das Vorliegen der letzten Voraussetzung für die Anwendbarkeit des vorstehend wiedergegebenen § 1 Abs. 1: dass Kl. den Betriebsunfall „im Dienste“ erlitten hat. Bekl. legt das Hauptgewicht für die Begründung seiner Annahme darauf, dass Kl. den Gang nach Wahrburg zum Zwecke einer Privatbesorgung, zum Einkaufe von Eiern für seinen Haushalt, gemacht habe. Bekl. will also nicht bestreiten, dass ohne diesen Gang und beim Verbleiben auf dem Bahnhofe in Stendal, Kl. während der ganzen zwischen der Ankunft des Güterzugs 806 von Berlin in Stendal und der Abfahrt des Güterzugs 809 von Stendal nach Berlin liegenden, 9—10 Stunden betragenden Zeit sich „im Dienst“ befand, ungeachtet ihm eigentliche Dienstverrichtungen von besonderen, hier nicht in Frage kommenden Anordnungen Vorgesetzter abgesehen, innerhalb der Wartezeit nicht oblagen. Es ist aber auch durchaus zutreffend und in der Eigenartigkeit derartiger Dienste, wie der des Kl. war, die den Beamten bei Verrichtung seines Dienstes von der Heimathsstation weit weg und dahin wieder zurückführen, begründet, dass als im Dienste befindlich der Beamte auch während der Zeit gilt, welche auf die Unterbrechung der dienstlichen Verrichtungen auf den Au stationen ent-

fällt, sofern dem Beamten im Interesse des Dienstes der Aufenthalt während dieser Zeit innerhalb einer bestimmten, mit dem Dienste in Beziehung stehenden Oertlichkeit vorgeschrieben ist. Hiervon ausgegangen, ist zunächst die Annahme des B. G. bedenkenfrei, dass Kl. — der, wie bemerkt, in Berlin stationirt war — sich während der Ruhepause zwischen der Ankunft von Berlin und der Rückfahrt dorthin so lange „im Dienste“ befand, als er den Bahnhof Stendal nicht verliess, da er während dieser Zeit dienstlicher Aufsicht unterstanden und zur Entfernung vom Bahnhofe der Erlaubniss seines vorgesetzten Zugführers bedurft habe. Aber auch die weitere Annahme des B. G. ist nicht zu beanstanden, dass Kl. aus dieser dienstlichen Gebundenheit nicht heraus trat, als er mit Zustimmung seines Vorgesetzten diese seine Dienststätte zeitweise, und zwar nur auf kurze Zeit verliess, um Einkäufe in Wahrburg zu machen.

Nr. 160. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 8. Mai 1900.

(Allgem. Tarif-Anz. XIX. Nr. 21. S. 362.)

Als Empfänger im Sinne des Betriebs-Reglements gilt nur der im Frachtbriefe bezeichnete Adressat, nur dieser tritt durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes in den Frachtvertrag ein.

Wie aus dem Frachtbriefe hervorgeht, war die Sendung an J. Z. adressirt, und nur an diesen ist nach §§ 66 Betr.-Regl. das Gut am Bestimmungsorte gegen Bezahlung der Fracht und der sonstigen Gebühren auszufolgen. Denn es heisst im § 66 ausdrücklich: dem bezeichneten Empfänger. Daraus ergibt sich auch, in welchem Sinne das Wort „Empfänger“ im § 67 aufzufassen ist, es gilt nämlich als Empfänger derjenige, der im Frachtbriefe als Empfänger bezeichnet ist, also der Adressat. Und nur dieser ist nach § 67 Betr.-Regl. durch die Annahme des Gutes und des Frachtbriefes verpflichtet, der Eisenbahn die im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge, bezw. die irrthümlich zu wenig eingehobenen Beträge gemäss § 61 (4) zu bezahlen. Die Klage ist jedoch vorliegend nicht gegen J. Z., sondern gegen die Wiener General Omnibus Company gerichtet. Wenn es auch richtig ist, dass das Aviso an diese Gesellschaft adressirt wurde, und wenn diese geklagte Gesellschaft auch das Gut bezog und die darauf haftende Fracht und sonstigen Gebühren bezahlte, so wird sie dennoch nicht, wie bereits gezeigt wurde, zur Empfängerin im Sinne des Betriebs-Reglements. Die Beklagte konnte die Sendung nur als die Bestellte des J. Z. beziehen und ist keineswegs dadurch selbst in den Vertrag mit der Eisenbahn auf Grund des hier in Betracht kommenden Frachtbriefes ein-

getreten. Es war daher die Einwendung der mangelnden passiven Klagslegitimation begründet, und es wurde aus diesem Grunde das Klagebegehren abgewiesen, ohne dass in eine Prüfung der Richtigkeit des Anspruches eingegangen wurde.

Nr. 161. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 10. Mai 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII. Nr. 89. S. 1850.)

Das Anlehnen von Eisenbahnreisenden an die Coupéthüre beweist einen Mangel der allergewöhnlichsten Aufmerksamkeit. Es kann daher ein Verschulden an einer infolgedessen durch das Zufallen der Coupéthüre herbeigeführten Verletzung gemäss § 1297 a. b. G.-B. nur den betreffenden Reisenden selbst, nicht aber der Eisenbahnunternehmung oder ihren Bediensteten zugerechnet werden.

Wenn die beiden unteren Gerichte vermeinen, dass der Conducteur beim Eintritt in das Coupé den Kläger hätte auf die Gefährlichkeit seiner Stellung aufmerksam machen und zum Zurücktreten auffordern sollen, sowie dass in dem Verhalten des Klägers ein Verschulden desselben nicht gefunden werden könne, weil das Anlehnen der Hand neben oder an die Thürcharniere durch das Reglement nicht verboten sei, so genügt es, darauf hinzuweisen, dass einestheils eine besondere Verpflichtung für den Conducteur, auf die Gefährlichkeit der Stellung den Kläger aufmerksam zu machen, nach dem Reglement nicht besteht, dass es aber auch gar nicht festgestellt erscheint und vom Kläger auch nicht behauptet wurde, dass der Conducteur es überhaupt bemerkt habe, dass Kläger sich an die Thürcharniere angelehnt hielt und dass, nachdem diese Thür festgestelltermassen sofort nach dem Eintritte des Conducteurs ins Coupé zugefallen ist, es zum mindesten fraglich erscheint, ob eine Warnung den Unfall noch hätte verhüten können, anderntheils, dass ein Verschulden des Passagiers nicht erst dann vorliegt, wenn er eine durch das Eisenbahn-Betriebsreglement direct verbotene Handlung vornimmt, sondern vielmehr schon dann gegeben erscheint, wenn er jenen Grad von Aufmerksamkeit, welchen das Gesetz (§ 1297 a. b. G.-B.) bei gewöhnlichen Fähigkeiten bei Jedermann voraussetzt, schuldbarer Weise ausseracht lässt, was beim Kläger, wie oben gezeigt, im vorliegenden Falle thatsächlich der Fall war.

Nr. 162. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 11. Mai 1900.

(Jur. Wochenschr. 1900. Nr. 54/55. S. 494. Ziff. 4.)

Deutsche Civ.-Proz.-Ord. § 546. — Preuss. Ausf.-Ges. zum Ger.-Verf.-Ges. § 39 Ziff. 2. Ist der Klageanspruch auf die Verschuldung eines Staatsbeamten (in casu Hülfs-

weichenstellers) gestützt, so ist die Revision ohne Rücksicht auf den Werth des Beschwerdegegenstandes zulässig, nicht aber, insoweit von dem Verschulden des Fiskus selbst ausgegangen ist.

Die Revision konnte keinen Erfolg haben. Die angegriffene Entscheidung beruht alternativ auf einer zweifachen Begründung, einmal auf der Unterstellung, dass die Schädigung des Kl. durch die Nachlässigkeit des damals den Stationsdienst versehenden Hülfsweichenstellers R., durch das Verschulden eines Staatsbeamten, verursacht worden sei, und eventuell darauf, dass der Unfall in einer mangelhaften Einrichtung auf der Station seinen Grund habe, die es ermöglichte, dass ein Unbefugter die Zugschranken habe herunterlassen können. In erster Beziehung ist die Revision zulässig, obwohl der Werth des Beschwerdegegenstandes den Betrag von 1500 Mark nicht übersteigt. Denn der Klageanspruch gegen den Preussischen Eisenbahnfiskus ist dabei auf die Verschuldung eines Staatsbeamten, nämlich des Hülfsweichenstellers R. gestützt, welcher damals in Ausübung seines Amtes thätig war; gemäss § 39 Ziff. 2 des Preussischen Ausführungsgesetzes zum G. V. G. (§ 70 Abs. 3) ist aber das L. G. für solche Ansprüche ohne Rücksicht auf den Werth des Streitgegenstandes ausschliesslich zuständig, und nach § 547 Ziff. 2 der C. P. O. findet dann die Revision ohne Rücksicht auf den Werth des Beschwerdegegenstandes statt. Dass die betreffende Nebenbahn unter staatlicher Verwaltung steht, und R., welcher damals den Stationsdienst, zu dessen Obliegenheiten auch die Schliessung der in Rede stehenden Zugschranken gehörte, zu versehen hatte, preussischer Staatsbeamter ist, muss nach den Verhandlungen in den Vorinstanzen als feststehend angenommen werden. Die Revision erweist sich aber als unbegründet. Der B. R. hat nämlich ausgeführt, dass, wenn K. mit Genehmigung des R. die Kurbel gedreht hätte, letzterer sich dadurch einer Fahrlässigkeit schuldig gemacht habe, dass er den kaum 14jährigen K. das Herablassen der Schranken habe bewirken lassen, obwohl er darüber nicht habe im Zweifel sein können, dass demselben wegen seines jugendlichen Alters die nöthige Umsicht gefehlt habe, dass aber hierdurch der Unfall hervorgerufen worden sei, welcher vermieden worden wäre, wenn K. die Kurbel nicht übermässig schnell gedreht oder den Uebergang beobachtet hätte. Diese Ausführung ergiebt, dass das O. L. G. davon ausgegangen ist, dass der Unfall für R. voraussehbar war, sie enthält die thatsächliche Feststellung, dass letzterer durch sein Verschulden in Wahrnehmung seines amtlichen Dienstes die Schädigung des Kl. verursacht hat. (Art. 1383 c. c.) Da auch ein prozessualer Verstoss nicht ersichtlich ist — die unterbliebene Beeidigung der Zeugen R. und K. ist nicht gemäss

§ 267 der C. P. O. alt. Fassung gerügt —, konnte der B. R. mit Recht die Entschädigungsverpflichtung des Bekl. auf Grund des Art. 1384 c. c. annehmen. Was die zweite Begründung des B. U., nämlich für den Fall betrifft, dass K. ohne Genehmigung des R. das Herablassen der Schranken veranlasst habe, so enthält dieselbe allerdings den Satz, dass die Ausführung des L. G. im Wesentlichen zutreffe, und hatte das L. G. hierbei ebenfalls aus Art. 1384 c. c. den Bekl. verurtheilt. Allein abgesehen davon, dass die landgerichtliche Ausführung: „Ein Verschulden der Eisenbahnverwaltung sei um deswillen anzunehmen, weil sie Bedingungen geschaffen habe, die unberechtigte Eingriffe der fraglichen Art begünstigten . . . . Sonach stelle die Herbeiführung der Möglichkeit unberechtigter Eingriffe . . . neben der Anwendung einer nicht mit ausreichender Sicherheit funktionirenden maschinellen Einrichtung das Verschulden dar, welches der Bekl. nach Art. 1384 c. c. zu vertreten habe“, — Zweifel darüber bestehen lässt, ob nicht ungeachtet der Bezugnahme auf Art. 1384 das L. G. in Wirklichkeit doch von einem Verschulden des Fiskus selbst ausgegangen ist, welches dessen Schadensersatzpflicht aus Art. 1383 c. c. begründet, so liegt diese Auffassung jedenfalls der Entscheidung des O. L. G. zu Grund, indem dasselbe ausdrücklich eine Nachlässigkeit des Bekl., d. i. des Eisenbahnfiskus selbst, nicht aber bestimmter Beamten der Eisenbahnverwaltung, festgestellt hat. Hieraus ergiebt sich, dass der betreffende Klageanspruch mit dieser Begründung, also aus Art. 1383 c. c., gegen den Bekl. zuerkannt ist. Derartige Ansprüche gegen den Fiskus selbst sind aber in Preussen nicht ausschliesslich den Landgerichten überwiesen, für sie ist daher die Vorschrift des § 546 Abs. 1 der C. P. O. massgebend, wonach die Zulässigkeit der Revision durch einen den Betrag von 1500 Mark übersteigenden Werth des Beschwerdegegenstandes bedingt ist.

Nr. 163. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes. Vom 11. Mai 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII (1900). Nr. 144. S. 2966.)

Die Frachtbriefadresse „An A. für B.“ ist zulässig. Bei dieser Adressirung ist ausschliesslich A. als Empfänger zu betrachten, und wird die Eisenbahn durch Ausfolgung der Sendung an B. haftpflichtig.

Aus dem Frachtvertrage kann die Eisenbahn auch einer an demselben formell nicht betheiligten Person haftbar werden.

Der frachtrechtliche Begriff der „groben Fahrlässigkeit“ (Art. 41, 44 Int. Ueb.) ist gleichbedeutend mit dem Begriffe des Verschuldens aus auffallender Sorglosigkeit nach § 1324 a. b. G.-B.

Der Gerichtshof hat als festgestellt angenommen, dass die Eisenbahn dadurch, dass sie entgegen der Fassung der Frachtbrief-Adresse

die Frachtgüter an M. Maiberg statt an L. Marcus ausgefolgt hat, sich eine grobe Fahrlässigkeit zuschulden kommen liess. Der rechtliche Begriff der groben Fahrlässigkeit ist in dem citirten Internationalen Uebereinkommen nicht substantiirt. Es muss daher dieser Begriff in Gemässheit des § 6 a. b. G.-B. erschlossen werden. Das allgemeine bürgerliche Gesetzbuch unterscheidet zwischen einem aus einfachem Versehen und aus auffallender Sorglosigkeit entstandenen Schaden (§§ 1297 und 1324). Des gewöhnlichen Versehens macht sich derjenige schuldig, welcher bei Handlungen, woraus eine Verkürzung der Rechte eines Anderen entsteht, jenen Grad des Fleisses und der Aufmerksamkeit ausser Acht lässt, welcher bei gewöhnlichen Fähigkeiten beobachtet werden kann. Wenn aber selbst dieser Grad von Fleiss und Aufmerksamkeit vernachlässigt wird, so liegt eine auffallende Sorglosigkeit, eine grobe Fahrlässigkeit vor.

Schon aus dem Wortlaute „A für B“ ergiebt sich, dass das Gut dem A auszufolgen ist, weil der Zusatz „für B“ nur die Zweckbestimmung enthält, weil der B gar nicht am Bestimmungsorte anwesend sein muss und weil die Transportanstalt die Pflicht hat, die Zustellung an diejenige Person auszuführen, welche in der Adresse als Empfänger im Bestimmungsorte bezeichnet ist. Infolgedessen hatte die Eisenbahn die Sendungen an den in der Adresse Erstgenannten auszufolgen, und bekundet das Sichhinwegsetzen der Eisenbahnorgane über die Bestimmungen der Adresse eine Sorglosigkeit, welche bei Personen, die die Normen des Verkehres kennen sollen, geradezu auffallend ist.

Da aber bei Ansprüchen aus grober Fahrlässigkeit in Gemässheit der Art. 44, Z. 1, und 45 des Internationalen Uebereinkommens eine dreijährige Verjährungsfrist platzgreift und diese drei Jahre zur Zeit der Einbringung der Klage noch nicht abgelaufen waren, so erscheint auch der Einwand der Verjährung unbegründet, und war aus allen diesen Gründen dem Klagebegehren stattzugeben.

Nr. 164. Entsch. des Handelsgerichts in Antwerpen. Vom 17. Mai 1900.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. VIII (1900). Nr. 11. S. 408.)

Lieferfristversäumniss. Untergang des Klagerechts.

Der Kläger hat am 1. Oktober 1898 der belgischen Staatsbahn im Bahnhof Antwerpen-Süd ein Kollo, enthaltend eine Statue, zur Beförderung nach Paris übergeben. Dieses Kollo wurde in Paris erst am 5. November abgeliefert, und es hat der Kläger deshalb eine Entschädigungsforderung im Betrage von 3000 Fr. geltend gemacht.

Die Eisenbahnverwaltung verlangte Abweisung des Anspruchs.

Sie machte geltend, dass 1. das Klagerecht gemäss Art. 44, Absatz 1, des I. U. erloschen sei; 2. weder Arglist noch grobe Fahrlässigkeit (Art. 44, Abs. 2, Ziffer 1) vorliege, und 3. die in Art. 44, Abs. 2, Ziffer 2, festgesetzte Frist verpasst sei.

Die Klage wurde nach dem Antrag der Bahn zurückgewiesen. Gründe:

1. Aus den Akten ergiebt sich, dass die Ablieferung in Paris auf Schwierigkeiten stiess, zu deren Hebung die Verwaltung der französischen Nordbahn sich an den Vorstand der Versandstation in Antwerpen um Auskunft wendete, welche jedoch nicht erteilt werden konnte, da im Frachtbrief die Adresse des Absenders nicht angegeben war. Letzterer hatte die Pflicht, seinen Namen und seine Adresse wie auch diejenige des Empfängers anzugeben. Da dies nicht genügend geschehen, so kann man von einer groben Fahrlässigkeit oder Arglist der Eisenbahn nicht sprechen.
2. Das Klagerecht muss in der That als erloschen betrachtet werden, da die Ablieferung des Kollo am 5. November erfolgte, die erste Reklamation aber erst am 8. Dezember angebracht worden ist.

Nr. 165. Entsch. des französ. Kassationshofes.

Vom 22. Mai 1900.

(Annales des chemins de fer et tramways. 1900. S. 216.)

Frachtberechnung nach Wagenladungen. Die Eisenbahn soll nur die strikt notwendige Zahl von Wagen verwenden.

Eine Sendung Schilfrohr war auf Strecken der französischen Südbahn, der P. L. M. und des Midi zu transportieren. Die beiden ersten Bahnen berechneten die Taxe nach dem Gewicht der Sendung; auf der Strecke des Midi war sie nach Massgabe der Zahl der erforderlichen Wagen (Plattform) zu ermitteln. Diese Bahn verwendete vier Plattformen und verrechnete die denselben entsprechende Taxe. Auf den Nachweis des Empfängers, dass zwei Wagen genügt hätten, hat das Handelsgericht von Toulouse die Eisenbahn verurteilt, jenem die Taxe für die unnötigerweise verwendeten weitern zwei Wagen zurückzuerstatten.

Dieses Urteil wurde vom Kassationshof bestätigt „in Erwägung, dass die Sendung auf zwei Plattformwagen der Midi-Eisenbahn hätte transportiert werden können, sowie, dass der Kläger den billigsten Wagenladungstarif verlangt, und damit seine bestimmte Absicht zu erkennen gegeben hatte, dass auf der Strecke dieser Bahn nur die strikt nötige Anzahl von Wagen zur Verwendung kommen dürfe“.

Nr. 166. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 22. Mai 1900.

(Jur. Wochenschr. 1900. Nr. 63/64. S. 575. Ziff. 25.)

Verhältniss der Preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874 zum Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875.

Was die Erwägung des B. R. betrifft, dass die Bestimmung im § 12 des Enteignungsgesetzes hinsichtlich der Entschädigung für Beschränkungen hier nicht zur Geltung gelangen könne, weil das Sondergesetz vom 2. Juli 1875 hier Platz greife, so ist diese, wenn sie auch vielleicht nicht ganz einwandsfrei zum Ausdruck gebracht sein mag, sachlich jedenfalls zutreffend und die dagegen gerichtete Polemik der Revision verfehlt und unberechtigt. Wenn die Revision sich auf die Entscheidung des R. G. vom 6. Mai 1893 (Entsch. Bd. 31 S. 273) berufen zu können glaubt, so befindet sie sich in einem Irrthum über Inhalt und Tragweite dieser Entscheidung. Selbige bestimmt das Verhältniss des Enteignungsgesetzes und des Fluchtliniengesetzes zu einander dahin, dass dieses aus ihrem beiderseitigem Gesammtinhalte gefunden werden müsse (S. 275), und sagt im Besonderen, es müsse hieraus gefolgert werden, dass die materiellen Vorschriften des Enteignungsgesetzes auf die Fälle des Fluchtliniengesetzes nur insoweit anzuwenden seien, als die betreffende Frage im Fluchtliniengesetze nicht anders geregelt sei (S. 276 a. E.). Nun ist aber die Frage bezüglich der durch die Festsetzung neuer Fluchtlinien eintretenden Beschränkung der Baufreiheit durch das Fluchtliniengesetz besonders geregelt, nämlich dahin, dass abgesehen von dem durch Absatz 2 Satz 2 des § 13 in Verbindung mit Abs. 1 Nr. 2 daselbst betroffenen Falle Entschädigung für diese Beschränkung nicht zu gewähren ist. Jene Ausnahme liegt hier nicht vor. Sie hat den Fall zum Gegenstande, dass, 1. eine von der Strassenfluchtlinie verschiedene Baufluchtlinie festgesetzt ist, 2. die zwischen der Strassenfluchtlinie und der Baufluchtlinie liegende Fläche mit einem Gebäude oder Gebäudetheile besetzt war, und 3. der Eigenthümer diese auch künftig in seinem Eigenthum verbleibende Fläche von der darauf stehenden Baulichkeit frei legt. Abgesehen von diesem einzigen Falle kann der Grundeigenthümer, mag er durch die in Folge der neuen Fluchtlinienfestsetzung ihm auferlegten Baubeschränkung auch noch so grossen Nachtheil erleiden, hierfür sowie für die damit ursächlich zusammenhängenden Schäden einen Ersatzanspruch gegen die Gemeinde nicht erheben. Darüber sind Rechtslehrer und Rechtsprechung längst einig (vergl. Dernburg, Preussisches Privatrecht I § 218d [5. Aufl. S. 516], Friedrichs a. a. O. [4. Auflage S. 131] Entsch. des R. G. Bd. 28 S. 273). Wenn

die Revision auszuführen unternommen hat, dass nach dem ersten Satze des § 13 nur für die im § 12 bestimmte Baubeschränkung in der Errichtung von Wohngebäuden keine Entschädigung zu leisten sei, im gegenwärtigen Falle aber es sich nicht um die versagte Erlaubniss zur Errichtung von Wohngebäuden, sondern gewerblicher Bauten handle und abgesehen von jener Ausnahme für die in der Einschränkung der Baufreiheit liegende Eigenthumsbeschränkung Schadensersatz geschuldet werde, so wiederholt sie damit eine Auffassung, welche allerdings in der ersten Zeit nach dem Erlasse des Gesetzes vom 2. Juli 1875 hier und da zu Tage getreten ist, welche indess schon seit Langem als unrichtig erkannt ist.

Nr. 167. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 25. Mai 1900.

Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874. § 8. Es ist nicht nur der gemeine objektive, sondern der individuelle Werth des enteigneten Grundstücks zu ersetzen, d. h. derjenige, welchen dasselbe für die Person des Expropriaten hat [1]. Hierzu gehören auch bloss thatsächliche Vortheile, sofern sie nicht rein prekarisch waren und begründete Aussicht auf eine gewisse Dauer bestand.

Das O. L. G. ist bei Würdigung der noch streitigen Entschädigungsansprüche des Kl. zutreffend davon ausgegangen, dass nicht nur der gemeine (objektive) Werth des enteigneten Grundeigenthums, sondern auch der individuelle, d. h. der Werth zu ersetzen ist, welchen dasselbe zur Zeit der Enteignung für den Kl. hatte. Bei Bemessung dieses Werthes müssen also auch die vermögensrechtlichen Vortheile berücksichtigt werden, welche dem Kl. aus dem Besitze und Genusse des Grundstücks erwachsen und durch die Enteignung entzogen worden sind, sie sind mitbestimmend für den Verkaufswerth des enteigneten Grundeigenthums. Wenn sie bei der Feststellung der Entschädigung ausser Betracht gelassen werden, so würde der Kl. durch die Enteignung in seinem Vermögensstande schlechter gestellt sein, was den §§ 1 und 8 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874, die eine vollständige Entschädigung des Enteigneten, eine Entschädigung im vollen Werthe des entzogenen Grundstücks vorsehen, widerspräche. Der Kl. hatte aber in dieser Beziehung zur Begründung seines höheren Entschädigungsanspruchs für Nachtheile, welche ihm durch die Enteignung in seinem Geschäftsbetriebe entstanden seien, u. a. hervorgehoben, dass die Bewirthschaftung und der Schutz des an sein nunmehr enteignetes Besitzthum angrenzenden, von ihm der Firma F. abgepachteten, zum Betriebe seiner Gärtnerei benutzten Gartens ihm dadurch grössere

[1] Vgl. dagegen O. Bähr in dieser Zeitschrift Bd. XI S. 175 ff. G. Eger, Komm. z. Preuss. Enteign.-Ges. Bd. I S. 118 ff.

Kosten verursache, dass er in Folge der zwangsweisen Entziehung seines Eigenthums von dem Garten entfernt wohnen und sein Geschäft betreiben, sowie an Jahrespacht für diesen Garten 110 Mark mehr als bisher bezahlen müsse, er hat damit behauptet, dass für ihn sein Grundeigenthum einen den objektiven Werth um den Betrag jener Nachtheile übersteigenden höheren Werth gehabt habe, der ihm durch die Enteignung entzogen worden sei. Das O. L. G. hat diesem Anspruche aus einem doppelten Grund die Anerkennung versagt, einmal, weil dem Kl. zur Zeit der Enteignung kein Rechtsanspruch auf längere Benutzung des Gartens zugestanden habe, eine Gewähr für ein dauerndes Pachtverhältniss nicht gegeben gewesen sei, und sodann, weil der Kl. nicht dargethan habe, dass in der bisher von ihm bewohnten Stadtgegend ein anderer, für seinen Betrieb gleich geeigneter Garten für ihn nicht zu haben gewesen sei. Mit Recht greift der Kl. diese Begründung als auf Gesetzesverletzung beruhend an. Ist der volle, auch individuelle Werth des enteigneten Grundeigenthums zu ersetzen, so sind nicht nur diejenigen, mit dem Besitze des Grundeigenthums verbundenen Vermögensvortheile bei der Bemessung des Werthes desselben in Betracht zu ziehen, auf welche dem Enteigneten zur massgebenden Zeit ein Rechtsanspruch zustand oder für deren Dauer eine Gewähr bestand, sondern es sind auch die blos thatsächlichen Vortheile des Enteigneten aus seinem Grundeigenthum zu berücksichtigen, sofern dieselben vermögensrechtlicher Art und nicht rein prekarisch waren und die Umstände ergeben, dass begründete Aussicht für eine gewisse Dauer derselben bestand, so dass der Enteignete darauf rechnen konnte, sie würden ihm für eine gewisse Zeit verbleiben; denn dann bilden sie einen den Vermögensstand des Enteigneten beeinflussenden höheren Werth des betreffenden Grundeigenthums.

Nr. 168. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
7. Civil-Senat. Vom 25. Mai 1900.

(Jur. Wochenschr. 1900. Nr. 58/61. S. 541. Ziff. 49.)

§ 8. Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874. Bei der Kapitalisirung der Erträge eines enteigneten Grundstücks ist derjenige Zinsfuss in Anwendung zu bringen, welcher im konkreten Falle den zeitlichen und örtlichen Verhältnissen entspricht.

Der Rkl. bekämpft die Ausführung des Sachverständigen F., welche das angefochtene Urtheil jener Art der Kapitalisirung zu Grunde gelegt hat, und die im Wesentlichen dahin geht: Die Kapitalisirung zu 4 Prozent ist allgemein üblich und selbst bei den fiskalischen Behörden zur Festsetzung der Grundsteuerbeträge gebräuchlich. Hierbei, so macht die Revision geltend, sei nicht berücksichtigt, dass bei Enteignungsfällen der Werth nach den besonderen Verhältnissen des kon-

kreten Falles zu bestimmen sei. Da vorliegend Umstände, die eine abweichende Berechnung bei den fraglichen Grundstücken rechtfertigten, nicht dargethan worden, so sei zu ermitteln gewesen, mit welchem Zinsfusse in freihändigem Verkehr mit Rücksicht auf die in Betracht kommenden zeitlichen und örtlichen Verhältnisse, hier also namentlich des Umstands, dass es sich um in der betreffenden Gegend liegendes Baumschulenland handle, auf dem der Betrieb der Baumschule fortgesetzt werden solle, der Käufer eines der enteigneten Fläche gleichartigen Grundstücks bei Berechnung des Kaufpreises den aus dem Areal zu erzielenden Reinertrag zu kapitalisiren pflege. Diese Ausführung erscheint im Hinblick auf den § 8 des Enteignungsgesetzes, der dahin aufzufassen, dass der den Umständen des einzelnen Falles entsprechende Werth zu vergüten, zutreffend, und muss daher die dem widersprechende Auffassung der Vorinstanz, wie sie oben mitgetheilt, für rechtsirrthümlich gehalten werden. In Uebereinstimmung hiermit hat sich auch schon das R.G. (vergl. Eger's eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. 3 S. 105) ausgesprochen, indem gesagt ist: „Derjenige Zinsfuss ist zur Anwendung zu bringen, welcher den Umständen des vorliegenden Falles, namentlich in Beachtung der in Frage kommenden örtlichen Zinslage, gerecht wird". Zu vergleichen ist auch Eger, Enteignungsgesetz, Bd. 2 S. 434, ferner die citirte Entsch. Bd. 7 S. 41 und 95.

Nr. 169. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
6. Civil-Senat. Vom 30. Mai 1900.

§§ 3 und 3 a. Reichshaftpflichtgesetz. Die Erhöhung einer lebenslänglich geforderten Rente lediglich zum Zwecke der Abrundung ist unzulässig.

Allerdings liegt es in der Natur der Sache, dass der Richter bei der Schätzung von Schaden, wenn die dabei in Betracht zu ziehenden Rechnungsfaktoren von nur annähernder Richtigkeit sein können und daher jede Feststellung bezüglich des Betrags bis zu einem gewissen Grade willkürlich sein muss, sogenannte runde Summen wählen wird. Andrerseits darf das Bestreben, zu solchen Summen zu gelangen, niemals, auch bei freier Schätzung nach § 287 der C.P.O. nicht dazu führen, einer Partei mehr oder weniger zuzusprechen, als ihr nach der Besprechung zukommt, wenn diese auf positiv festgestellten Unterlagen fusst. Im vorliegenden Fall beruht die Bemessung der Rente auf der Annahme, dass das Einkommen des Kl. früher 2850 Mark jährlich betragen habe, und dass durch den Unfall seine Erwerbsfähigkeit um 75 Prozent geschmälert sei. Die erstere Annahme entspricht den eigenen Angaben des Kl., über die hinauszugehen nicht statthaft und mindestens nicht beanzeigt war; es lag also insoweit ein Rechnungsfaktor vor, der jeden-

falls nach oben sicher stattfand. Dass die Erwerbsfähigkeit vielleicht um etwas mehr als 75 Prozent gemindert sein könne, hat das B.G., soweit ersichtlich, selbst nicht angenommen. Bei diesem Sachstand durfte der gewünschten Abrundung zu Liebe nicht über das Facit hinausgegangen werden, das sich rechnungsmässig bei Einstellung der für richtig gehaltenen Faktoren ergab.

Nr. 170. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 31. Mai 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII (1900). Nr. 120. S. 2345.)

Rechtsnatur des Anspruchs auf Schmerzensgeld. Uebertragung des Anspruchs. (§ 531 a. b. G. B.)

Sowie die Schmerzen nur das persönliche Empfinden betreffen und nur aus demselben beurtheilt werden können, so muss auch das Recht auf eine Geldentschädigung hiefür zunächst als ein höchst persönliches angesehen werden, weil für die Stellung des Anspruches überhaupt die persönliche Auffassung entscheidend ist, aber auch für das Ausmass von der persönlichen Empfindung des Verletzten nicht abgesehen werden kann.

Ein Bestandtheil des Vermögens des Verletzten und damit nach § 531 a. b. G.-B. ein Gegenstand der Uebertragung an die Erben wird dieses Recht nur dann, wenn der Verletzte noch persönlich diesen Anspruch gegen den Schuldtragenden erhoben hat, daher hebt auch § 1325 a. b. G.-B. ausdrücklich hervor, dass das Schmerzensgeld dem Verletzten nur „auf Verlangen" zu bezahlen ist, ein Beisatz, der bei anderer Auslegung vollkommen überflüssig wäre.

Nr. 171. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien [1].

Vom 2. Juni 1900.

(Allgem. Tar.-Anz. XIX. Nr. 27. S. 440.)

Wenn sich die Bahn von der Haftung für die Versäumung der Lieferfrist befreien will, genügt es nicht, dass sie beweist, es habe eine nicht verschuldete Verkehrsstörung bestanden, sie muss vielmehr beweisen, dass sie wegen Verkehrsstörung die in Frage kommende Sendung nicht vor dem wirklichen Ablieferungstage in die Bestimmungsstation befördern konnte.

Nach § 86 Betriebs-Reglement oblag es der Bahn, den Nachweis zu liefern, dass in den concreten Fällen die Verspätung von ihr nicht vermieden konnte. Und gerade diesbezüglich liegt vor, dass einzelne Sendungen trotz des vorliegenden Hindernisses, welches in dem Einsturze des Tunnels bei Pressburg bestand, und trotz der dadurch und durch die Verkehrssteigerung entstandenen Anstauung der Güter regel-

[1]) Bestätigt vom Oesterr. Obersten Gerichtshof unterm 6. Dezember 1900 (Allg. Tarif-Anz. XIX Nr. 52 S. 808).

mässig nach Wien befördert wurden; und die Sachverständigen haben diesfalls auch angegeben, dass eine regelmässige und rasche Beförderung einzelner Waggons möglich war, wenn die betreffenden Waggons auf den Geleisen der Station so standen, dass sie mit dem verkehrenden Zuge mitgenommen werden konnten. Die Bahn hätte daher zu ihrer Exculpirung nachweisen müssen, dass die allgemeine, jedoch nicht ganz ausschliesslich wirkende Verkehrsbehinderung die rechtzeitige Beförderung der hier in Frage kommenden Waggons unmöglich machte. Diesen Beweis hat die Bahn nicht erbracht, und es haben die Sachverständigen diesfalls hervorgehoben, dass die Daten, aus welchen beurtheilt werden konnte, ob gerade die vorliegenden Waggons durch die vorherrschenden Verkehrserschwerungen nicht in der richtigen Zeit befördert werden konnten, nicht vorliegen, dass jedoch aus den allgemeinen vorliegenden Verhältnissen geschlossen werden muss, dass die rechtzeitige Beförderung dieser Waggons behindert sein konnte. Damit aber die Bahn von ihrer Haftung befreit sei, genügt es nicht, dass sie blos die allgemeine Möglichkeit der Behinderung des Transportes der bestimmten Sendungen darthue, sondern es obliegt ihr nach § 86 der stricte Beweis, dass ihr die rechtzeitige Beförderung der in Frage kommenden Güter nicht möglich war. Ueberdies liegt auch noch vor, dass die Bahn selbst bezüglich anderer während der kritischen Zeit rechtzeitig beförderten Güter anführt, die prompte Ablieferung dieser Güter sei dadurch ermöglicht worden, dass diese Güter nicht nach Pressburg, sondern direct bei Budapest auf die Linie Bruck a. d. Leitha dirigirt wurden. Die hier in Frage kommenden Sendungen wurden aber mit Ausnahme einer einzigen mehrere Tage nach dem Tunneleinsturze in Pressburg aufgegeben, und die Bahn hatte es in diesen Fällen unterlassen, alle diese Güter so zu dirigiren, dass sie sofort auf eine der offen stehenden Linien gelangten. Der Umstand, dass die vorliegenden Sendungen nach den internen Instradirungsvorschriften auf die Linie Pressburg—Wien zu dirigiren waren, kann das Vorgehen der Bahn nicht rechtfertigen, weil den Bahnorganen doch bekannt sein musste, dass auf dieser Linie der Transport unmöglich war. Aber wenn auch angenommen würde, dass in den vorliegenden Fällen durch die bereits geschilderten Verkehrsverhältnisse die rechtzeitige Beförderung der hier in Frage kommenden Güter verhindert war, so musste dessenungeachtet die Bahn noch beweisen, dass sie eine Verspätung in dem Umfange, wie sie in den einzelnen hier vorliegenden Fällen eingetreten ist, nicht vermeiden konnte. Dieser Beweis ist aber nicht erbracht worden.

Nr. 172. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien.
Vom 5. Juni 1900.

(Allg. Tarif-Anz. XIX. Nr. 34. S. 532.)

Der Schadenersatzanspruch wegen Versäumung der Lieferfrist erlischt, wenn die Reclamation nicht spätestens am siebenten Tage nach der Annahme des Gutes und Bezahlung der auf dem Gute haftenden Forderungen bei der Bahn, und zwar schriftlich erhoben wird.

Die Klägerin hat weder bei der Annahme der Kiste noch auch in der Folge, sondern erst bei der Verhandlung am 3. April 1900 der Bahn eine Mittheilung von der Beschädigung zweier Bilder gemacht. Demgemäss gilt § 90 (1) und (2) Z. 2 und (5) sowie Zusatzbestimmung I zu § 90 Betriebsreglement, wonach der Entschädigungsanspruch wegen Versäumung der Lieferfrist erloschen ist, beziehungsweise es kommt § 90 (1) und (2) Z. 4 zur Anwendung, in Folge dessen der Anspruch auf Schadenersatz wegen Beschädigung der Bilder selbst dann, wenn er berechtigt gewesen wäre, erloschen ist. Es muss jedoch auch darauf hingewiesen werden, dass die Bahn für Versäumung der Lieferfrist nur im Umfange des § 87 Betriebsreglement haftbar wäre und die Klägerin in dem für sie günstigen Falle, da ein Interesse an der Lieferung nicht declarirt erscheint, gemäss § 87, I, Z. 2, nur den Betrag des Schadens bis zur Höhe der ganzen Fracht, im vorliegenden Falle 2 Kronen 13 Heller, beanspruchen könnte. Einen höheren Ersatz könnte Klägerin gemäss § 88 Betriebsreglement nur dann verlangen, wenn der Bahn oder ihren Leuten Arglist oder grobe Fahrlässigkeit nachgewiesen werden könnte. In dem vorliegenden Falle kann aber der Bahn oder ihren Leuten eine Arglist oder grobe Fahrlässigkeit nicht zur Last gelegt werden, indem aus den Aussagen der Zeugen P. und H. sich ergiebt, dass die Ausfolgung der Kiste an die Klägerin sich nur deshalb verzögerte, weil die Klägerin es unterliess, in den Frachtbrief das auf der Kiste befindliche Zeichen und die Nummer einzusetzen, und überdies im Frachtbriefe nicht angab, dass sich Bilder in der Kiste befanden, und schliesslich weil die Passnummer durch einen Zufall von der Kiste abgestreift wurde und in Folge dessen die Identität der Kiste mit der im Frachtbriefe erwähnten Sendung nicht constatirt werden konnte. Aber auch der Betrag in der Höhe der ganzen Fracht, das sind 2 Kronen 13 Heller, konnte der Klägerin, wie erwähnt, mit Rücksicht darauf, dass der Anspruch gemäss § 90 Betriebsreglement erloschen ist, nicht zugesprochen werden. Der Anspruch auf Ersatz des Schadens für die Beschädigung der zwei Bilder war, abgesehen von der Erlöschung gemäss § 90 Betriebsreglement, nicht berechtigt, weil die Klägerin trotz Aufforderung des Richters nicht bewiesen hat, dass die Bilder zur Zeit der Aufgabe unbeschädigt waren

und zur Zeit der Abgabe eine Beschädigung aufwiesen, welche bei ihnen zur Zeit der Aufgabe nicht vorhanden war. Ein solcher Beweis ist aber nothwendig, weil die Bahn gemäss § 75 Betriebsreglement nur für jene Beschädigung aufzukommen hat, welche seit der Annahme des Gutes zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist.

Nr. 173. Entsch. des französ. Kassationshofes.
Vom 15. Juni 1900.

(Annales des chemins de fer. 1900. S. 219.)

Ablieferung des Guts. Die französischen Eisenbahnen sind nicht verpflichtet, den Empfänger von der Ankunft des Guts zu avisieren.

Mit diesem Urteil hat der Kassationshof, in Uebereinstimmung mit seiner bisherigen Praxis, (zu vergleichen auch Z. 1893 S. 379 u. 1897 S. 225), neuerdings die Entscheidung eines Handelsgerichts aufgehoben, welches die Eisenbahn zur Bezahlung einer Entschädigung verurteilt hatte, weil sie die nach dem Handelsgebrauch unerlässliche Avisierung des Empfängers von der Ankunft des Gutes versäumt und so eine Verspätung in der Abholung verschuldet habe; der Kassationshof erklärt dabei wiederholt, dass Art. 10 des Ministerialerlasses vom 12. Juni 1866 den Eisenbahn-Gesellschaften nur die Verpflichtung auferlegt, die als Frachtgut durch sie beförderten Güter dem Empfänger am Tage nach der Ankunft auf der Station zur Verfügung zu halten, denselben aber nicht vorschreibt, dem Empfänger die Ankunft der an ihn adressierten Güter zu avisieren. Die Entscheidung hebt ferner hervor, dass, da die Verpflichtungen der Eisenbahnen nur aus den Gesetzen und Reglementen abgeleitet werden dürfen, denen sie unterstehen, dem Umstande keine Bedeutung beizumessen sei, dass es bei der einen oder der andern Eisenbahn gebräuchlich ist, den Empfängern Avisbriefe zuzustellen, zumal diese in Wirklichkeit nur bezwecken, das Recht für die Erhebung der Lagerungsgebühren festzustellen. Die Entscheidung betont endlich, dass weder der allgemeine Handelsgebrauch, noch auch die Gepflogenheit der Eisenbahnen selbst, gegenüber dem klaren Wortlaut des Gesetzes, in concreto: des Ministerialerlasses, ins Feld geführt werden dürfen.

Nr. 174. Entsch. des Handelsgerichts Antwerpen.
Vom 15. Juni 1900.

(Zeitschr. für den internat. Eisenb.-Transp. VIII (1900) Nr. 10 S. 365.)

Aktivlegitimation. Der Empfänger hat kein Klagerecht, solange das Gut nicht am Bestimmungsorte angekommen ist.

Auf die Ausführungen des Klägers:

1. dass der Absender nicht über dass Gut verfügt habe;

2. dass der Frachtbrief ihm nicht ausgehändigt werden konnte, weil er die Sendung begleitete;
3. dass der Absender über das Gut nicht hätte verfügen und den Wert desselben nicht hätte einziehen können, weil er das Frachtbriefduplikat nicht vorweisen konnte;
4. dass die Eisenbahn, um sich zu entlasten, eine schriftliche, auch auf dem Frachtbriefduplikat ersichtliche Verfügung des Absenders vorlegen musste;
5. dass die Eisenbahn nicht berechtigt war, nach Abgang des Gutes das Frachtbriefduplikat dem Absender auszuhändigen, und dass sie gemäss Art. 26 Abs. 2 I. U. den letztern ohne Ermächtigung des Empfängers nicht hätte bezahlen dürfen; und
6. dass die Art. 15 und 16 des I. U. nicht anwendbar seien, weil sie nur den Fall berücksichtigen, wo der Absender willkürlich den Bestimmungsort des Gutes abänderte,

wurde vom Gericht erwidert:

ad 1, die Thatsache, dass der Absender keine Verfügung über das Gut getroffen, sei vom Verfügungsrecht unabhängig und daher unerheblich;

ab 2, aus welchem Grund der Kläger den Frachtbrief sich nicht verschaffen konnte, sei gleichgültig, da das I. U. sich damit begnügt, zu sagen, „dass dass Recht des Absenders mit der Übergabe des Frachtbriefs an den Empfänger erlischt“;

ad 3, dass das Frachtbriefduplikat dem Empfänger nie übergeben worden ist und ihm daher die aus Art. 15 Abs. 2 I U. hergenommene Einrede nicht zusteht;

ad 4, dass die Bestimmungen des Art. 15 in Abs. 6 und 7, auf welche der Kläger sich bezieht, nur die Rechte des Absenders in dem Falle betreffen, wo die Eisenbahn über das Gut verfügen würde, in keiner Weise aber den Empfänger, und dass auch der vom Kläger weiter angerufene Art. 16 nur Anwendung finden könnte, wenn das Gut in Antwerpen angekommen, was eben nicht der Fall war;

ad 5, dass der Empfänger nicht bewiesen hat, dass ihm ein Verfügungsrecht über das Gut zustand und daher auch Art. 26 keine Anwendung finden kann; und dass

ad 6, die Art. 15 und 16 für das Verfügungsrecht und die gerichtliche Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Bahn von allgemeiner Bedeutung sind.

Nr. 175. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes. Vom 20. Juni 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII (1900). Nr. 122. S. 2373.)

Nach § 10 b des Eisenbahn-Concessionsgesetzes haftet eine Eisenbahn auch für den durch einen mittelbaren Eingriff in die Rechtssphäre eines Dritten (Absperrung einer den Zugang zu einer Realität vermittelnden öffentlichen Strasse, und dadurch Entwerthung der Realität) verursachten Schaden.

Der Klageanspruch wird auf die Bestimmung des § 10, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom Jahre 1854 gestützt, und nur nach dieser Richtung ist in erster Instanz verhandelt worden. Wird von diesem Rechtsstandpunkte ausgegangen, so ist aus der bezogenen Gesetzesbestimmung klar, dass hiedurch den Eisenbahnunternehmungen eine weit über die Normen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches in Betreff des Schadenersatzes hinausreichende Haftpflicht aufgelegt wurde, welche den im § 9 des Concessionsgesetzes den Eisenbahnunternehmungen eingeräumten besonderen Rechten das Gleichgewicht hält und in dem Grundsatze gipfelt, dass die Concession zu einem Eisenbahnbaue und Betriebe noch keineswegs die Autorisirung zu unverantwortlicher Schadenszufügung in sich fasst.

Nach der bezogenen Gesetzesbestimmung haftet die Eisenbahnunternehmung nicht nur für allen durch den Bau und Betrieb der Bahn oder in der Folge den angrenzenden Grundstücken und Gebänden entstandenen Schaden selbst dann, wenn sie kein Verschulden trifft, sondern auch, wenn der Schaden blos durch einen mittelbaren Eingriff in die Rechtssphäre eines Dritten verursacht wurde.

An dieser Auslegung des bezogenen § 10, lit. b, des Concessionsgesetzes festhaltend, ist es für die vorliegende Frage unwesentlich, in wessen Interesse und über wessen Anregung oder Auftrag die gegenständliche Strassenumlegung bezw. Absperrung vorgenommen wurde, weil hiedurch die Rechtslage des durch die fragliche Aenderung tangirten Privatrechtes dritter Personen eine Aenderung nicht erfährt.

Allein auch von dem erst im Rechtsmittelzuge von der Vertretung des beklagten Staatsbahnärars geltend gemachten Rechtsstandpunkte ausgehend, dass der gegebene Fall, da es sich um eine Staatsbahn handle, nicht nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze, sondern gemäss § 19 der Eisenbahnbetriebsordnung ex 1851 nach den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zu beurtheilen sei, ist der klägerische Anspruch in thesi begründet.

Denn der Grundsatz des § 1305 a. b. G.-B. hat nur insoweit Geltung, als durch den Gebrauch eines Rechtes innerhalb der gesetzlichen Schranken nicht doch ein Eingriff in die Rechte eines Dritten (§ 364

a. b. G.-B.) sei es unmittelbar durch sogenannte directe Immissionen, sei es mittelbar dadurch, dass mit der vorgenommenen Aenderung an dem eigenen Eigenthum auch ein verletzender Eingriff in eine fremde Rechtssphäre verbunden ist.

Nr. 176. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 26. Juni 1900.

(Jur. Wochenschr. 1900. Nr. 68/69. S. 630. Ziff. 20.)

§ 36. Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874. Der Unternehmer braucht den ihm zu viel abgeforderten Betrag nicht zu verzinsen.

Es kann nicht gebilligt werden, dass der Kl. unter Bezugnahme auf § 36 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874, die Berechtigung abgesprochen worden ist, von dem ihr zuviel abgeforderten Betrage Zinsen zu verlangen. Die angezogene Gesetzesbestimmung bezieht sich nicht auf eine Schadloshaltung für eine Baubeschränkung. Damit soll sich auch, wie das B. U. an anderer Stelle zutreffend ausführt, die Verwaltungsbehörde nicht befassen. Sie ist nur kompetent, die Enteignungsentschädigung festzusetzen, weil darauf allein das Enteignungsgesetz Anwendung leidet, während die Schadloshaltung für Baubeschränkungen auf den Vorschriften des Landrechts beruht. Nun hat aber die von der Kl. bemängelte Zuvielzahlung ausschliesslich darin ihren Grund, dass die Baubeschränkung im Enteignungsbeschlusse zu hoch bewerthet war. Die Zahlung ferner, zu der die Kl. sich am 4. November 1895 doch verstand, geschah unter dem Drucke der von der Verwaltungsbehörde ertheilten Entscheidung, die die Enteignung versagte, so lange nicht Zahlung geleistet sei. Auf einen Thatbestand dieser Art sind die Vorschriften in § 190 Thl. 1 Tit. 16, § 232 Thl. I Tit. 7 des A. L. R. anzuwenden. Den Ausführungen des B. R. lässt sich nicht beitreten, weil der zuviel erhobene Betrag dadurch, dass die Verwaltungsbehörde ihn in Folge irriger Gesetzesauslegung in ihrer Entscheidung der Kl. abforderte, nicht die Eigenschaft der Enteignungsentschädigung annehmen konnte, die in § 36 des Gesetzes vom 11. Juni 1874 vorausgesetzt wird.

Nr. 177. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes.

Vom 26. Juni 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII (1900). Nr. 136. S. 2633.)

Instanzenweg in Angelegenheiten einer Eisenbahnzufahrtstrasse. Competenz nach ihrer Herstellung zur weiteren Ausgestaltung des Communicationsnetzes.

Was zunächst die Frage des Instanzenzuges überhaupt betrifft, so muss daran festgehalten werden, dass — wo immer in der Gesetzgebung der Rechtsmittelzug gegen die Entscheidung einer Verwaltungsbehörde

nicht ausdrücklich ausgeschlossen ist — die allgemeine Regel platzgreift, wonach die Entscheidung der zunächst vorgesetzten Administrativbehörde, vorliegend also des k. k. Ministeriums des Innern, angerufen werden kann. Die nach § 5 gefällte Entscheidung der Statthalterei kann auch wegen der im Gesetze angeordneten vorherigen Einvernehmung des Landesausschusses nicht als eine endgiltige angesehen werden, weil nach dieser gesetzlichen Vorschrift die Statthalterei nur die Wohlmeinung des Landesausschusses einzuholen hat, nicht aber an die einverständliche Mitwirkung des Landesausschusses als autonomer Behörde oberster Instanz gebunden ist. Ebenso ist die Bestreitung der Recurslegitimation der Staatsbahn-Direction unbegründet, weil die nach § 5 leg. cit. erfolgte Anerkennung einer Communication als einer nothwendigen „Eisenbahnzufahrtsstrasse" schon an und für sich die im § 2 dieses Gesetzes normirte Concurrenzpflicht der Bahnunternehmung begründet und daher zweifellos geeignet ist, der Rechtslage der letzteren zu präjudiciren.

In der Sache selbst bestreitet die Beschwerde die Richtigkeit der Rechtsanschauung der angefochtenen Entscheidung mit der Behauptung, dass das Gesetz über die Eisenbahnzufahrtsstrassen die Möglichkeit keineswegs ausschliesse, dass auch mehrere Verbindungen einer Bahnstation mit dem bestehenden Communicationsnetze als Eisenbahnzufahrtsstrassen angesehen und nach den in diesem Gesetze gegebenen Concurrenznormen behandelt werden.

Der Verwaltungsgerichtshof konnte sich aber dieser Rechtsanschauung der Beschwerde nicht anschliessen. Denn nach § 1 des Eisenbahnzufahrtsstrassen-Gesetzes für Böhmen sind als Eisenbahnzufahrtsstrassen jene Strassen anzusehen, welche die Verbindung der Bahnhöfe etc. mit den nächsterreichbaren Reichs-, Landes-, Bezirks- oder Gemeindestrassen vermitteln.

Das Gesetz sorgt durch diese Bestimmung nur dafür vor, dass die Eisenbahnstation an das bestehende Communicationsnetz, und zwar an jenen Theil desselben angeschlossen werde, welcher mittelst der kürzesten Verbindung erreichbar ist. Sobald aber eine solche Verbindung hergestellt ist, mittelst welcher man von der Bahnstation zu einer bereits bestehenden Communication gelangen kann, so unterliegt die weitere Ausgestaltung des bestehenden Communicationsnetzes und insbesondere die Errichtung neuer Communicationslinien, welche sich infolge des Bahnverkehres als zweckmässig oder nothwendig herausstellen, der Obsorge der in den allgemeinen Gesetzen hiezu berufenen Organe.

Diese zweifellose Absicht des Gesetzes findet überdies ihre Bestätigung in dem Wortlaute des § 5, in welchem die politische Begehungs-

commission berufen wird, bei der Anlage neuer Eisenbahnen bezw. Bahnhöfe über die Nothwendigkeit, Richtung und Länge der Eisenbahnzufahrtsstrasse eine Einigung unter den Interessenten anzustreben, wodurch unzweideutig zum Ausdrucke gebracht ist, dass der Gesetzgeber auch an dieser Stelle conform mit der Bestimmung des § 1 nur eine einzige Strassenverbindung als die nach diesem Gesetze zu behandelnde Zufahrtsstrasse angesehen wissen wollte.

Nr. 178. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

1. Senat. Vom 26. Juni 1900.

(Preuss. Verwalt.-Bl. XXII (1900). Nr. 10. S. 129.)

Eine gegen den „Vorstand“ einer Behörde (Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion) gerichtete Strafverfügung hat als gegen den Vorsteher dieser Behörde persönlich gerichtete Verfügung zu gelten. Im Geltungsgebiete der Kreisordnung unterliegen auch Bauprojekte zu fiskalischen Bauten der Genehmigung durch die Ortspolizeibehörde.

Richtet sich die Strafverfügung des Amtsvorstehers gegen den Regierungs- und Baurath F., der unstreitig damals Vorsteher der Betriebsinspektion I zu N. war, so muss F. auch als derjenige Beamte betrachtet werden, gegen den eine gerichtliche Verfolgung im Wege des Strafprozesses eingeleitet ist; denn in dem durch die Strafprozessordnung Buch VI Abschnitt 2 geregelten Verfahren nach vorangegangener polizeilicher Strafverfügung wird das Gericht nicht durch einen Akt der Staatsanwaltschaft, sondern durch den Antrag des Beschuldigten mit der Sache befasst; der Antragsteller wird daher der in dem Verfahren Verfolgte, sofern er nach dem Inhalte der durch den Antrag angefochtenen Strafverfügung zu dem Antrage auf gerichtliche Entscheidung berechtigt ist. Bei der Auslegung der Strafverfügung in dem oben erörterten Sinne war F. der Antragsberechtigte und er hat auch in der Eingabe vom 28. Oktober 1898 rechtzeitig den Antrag gestellt. Wenn er letzterem die bedingte Form gab: „falls die Straffestsetzung sich gegen ihn richten sollte“, so kann daraus ein Bedenken nicht hergeleitet werden, weil, wie gezeigt, diese Voraussetzung thatsächlich zutraf und der Antrag demnächst auch in unbedingter Form wiederholt wurde. Muss demnach auch das gerichtliche Strafverfahren als gegen F. eingeleitet gelten, so ist die Voraussetzung des § 1 des Gesetzes vom 13. Februar 1854 für den Konflikt gegeben.

Der Bau war seiner Beschaffenheit nach genehmigungspflichtig. Hieran wurde auch dadurch nichts geändert, dass es sich um einen für Rechnung des Staats und unter Leitung von Staatsbeamten ausgeführten Bau handelte. In dem Konfliktsbeschlusse wird freilich die Frage, ob die Vorschriften des örtlichen Baupolizeirechtes auch für fiskalische Bauten massgebend seien, als äusserst zweifelhaft bezeichnet; allein wenn

auch zugegeben werden kann, dass die Ansichten der höchsten Gerichtshöfe hierüber früher mehrfach geschwankt haben, so bestimmte doch schon der Runderlass der Minister der öffentlichen Arbeiten und des Innern vom 15. Dezember 1878 — allegiert im Eisenbahn-Verordnungsblatt von 1898 S. 187 — im Anschluss an das im Band V Seite 324 der Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts abgedruckte Urtheil dieses Gerichtshofs vom 5. September 1878 grundsätzlich, dass im Geltungsbereiche der Kreisordnung, sofern Gesetz, Verordnung oder Statut für Bauprojekte die Genehmigung der Ortspolizeibehörde erfordern, letzterer die Prüfung der Projekte, die Entschliessung über die im ortspolizeilichen Interesse zu stellenden Anforderungen, sowie die Abnahme des Rohbaues nicht entzogen werden dürfen. Damit waren die Darlegungen des Urtheils vom 5. September 1878, auf welche Bezug genommen wird, den Verwaltungsbehörden gegenüber unzweideutig zur Richtschnur gegeben. Der Baukonsens hätte also vor Beginn der Bauarbeiten eingeholt werden müssen, und zwar war dies Sache derjenigen Behörde, welche den Bauherrn, den Eisenbahnsfiskus, zu vertreten berufen war, d. i. der Eisenbahn-Betriebsinspektion I zu N., an deren Spitze der Beschuldigte F. steht. Ihm fällt zur Last, dass der Bau begonnen wurde, bevor die nach dem örtlichen Polizeirecht nothwendige polizeiliche Genehmigung ertheilt war, und er hat sich deshalb einer Ueberschreitung seiner Amtsbefugnisse schuldig gemacht. Unerheblich ist gegenüber dieser objektiven Feststellung, ob etwa F., wie der Konfliktsbeschluss ausführt, in entschuldbarem Irrthum darüber gewesen ist, ob die Einholung des Baukonsenses nothwendig sei; denn nach dem in ständiger Rechtsprechung festgehaltenen Grundsatz — Entsch. des OVG. Bd. XIV S. 420 ff., Entsch. des RG. in Strafsachen Bd. X S. 385 — untersteht diese Frage nicht der Entscheidung durch den Konfliktsrichter und der Konflikt kann auf die Behauptung, der Beamte habe sich über die Grenzen seiner Amtsbefugnisse im Irrthum befunden, nicht gestützt werden.

Nr. 179. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien.

Vom 26. Juni 1900.

(Allgem. Tarif-Anz. XIX. Nr. 35. S. 544.)

Wenn ein Gut spolirt ist, kann die Bahn die Haftung nicht unter Berufung auf den Umstand ablehnen, dass das Aufladen des Gutes von der Partei besorgt wurde. (§ 77 (I) Z. 3 B.-R.)

Beklagte hat sich nun auf § 77 (1), Z. 3, berufen; zur Anwendung dieser reglementarischen Bestimmung auf den vorliegenden Fall fehlt jedoch jeder factische Zusammenhang. Es ist nicht erfindlich, wieso der Abgang eines Theiles des Wollengarnes aus der mit dem Aufladen

verbundenen Gefahr entstehen konnte. Wenn das Betriebsreglement von einer besonderen Gefahr spricht, welche mit der Verladung durch die Parteien verbunden ist, so kommt wegen des mangelnden Causalnexus nicht in Betracht, dass während des Auf- oder Abladens die Leute, welche hiezu verwendet werden, etwas entwenden können, sondern das Betriebsreglement hat die Gefahr im Auge, welche durch die Unerfahrenheit, Ungeschicklichkeit oder den Leichtsinn dieser Leute herbeigeführt werden kann. Uebrigens ist die Ansicht, dass § 77 (1), Z. 3, vorliegend anwendbar sei, um die Haftung der Bahn für Verlust wegen eines möglicherweise concurrirenden Diebstahles der eigenen Leute des Aufgebers auszuschliessen, deshalb unhaltbar, weil die Haftung der Bahn für Verlust erst mit der Annahme der Waare beginnt und im Falle der Verladung durch die Partei das Gut erst nach der Verladung als von der Bahn angenommen gilt. Aus dem Gesagten geht somit hervor, dass der besondere Fall des § 77 nicht gegeben ist, so dass als die allgemeine Bestimmung des § 75 B.-R. zur Anwendung kommt, wonach die Bahn zu ihrer Exculpirung den Beweis erbringen muss, dass der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist. Einen solchen Beweis hat aber die Bahn nicht einmal versucht; daher blieb sie für den hier eingetretenen Verlust haftbar.

Dass die Plomben unverletzt waren, ist belanglos, da es gerichtsnotorisch ist, dass trotz Unversehrtheit der Plomben Spoliationen vorkommen können.

Nr. 180. Entsch. des Amtsgerichts in Mühlhausen.
Vom 26. Juni 1900.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. VIII (1900). Nr. 9. S. 319).

Haftpflicht der Eisenbahn für Güter, welche vom Absender verladen worden sind.

Bei der unbestrittenen Selbstverladung des Absenders ist ein Schadensersatzanspruch gemäss § 77, Nr. 3, und Absatz 2, 3, der Verkehrsordnung nur gerechtfertigt, wenn der Empfänger oder sonst Berechtigte beweist, dass a) ein Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute den Schaden verursacht hat, oder b) dass der Schaden aus den mit der Selbstverladung verbundenen besonderen Gefahren nicht entstehen konnte. Letzterer Fall erscheint hier bewiesen. Die Zeugenvernehmung hat folgendes Sachverhältnis ergeben:

Der gedeckt gebaute Wagen, der vorher zuletzt mit Theatergegenständen beladen war, ist — nachdem er 10 Tage lang unbenutzt auf

Bahnhof Ermsleben gestanden hat — dem Absender auf dessen Anschlussgeleise zugeschoben und hier unter einer Bedachung zum Schutze gegen Witterungseinflüsse aufgestellt worden. Die beladenden Arbeiter fuhren mit ihren Wagen unmittelbar neben den Eisenbahnwagen, mit dem sie eine Verbindung durch einen 1 m langen eisernen Steg herstellten. Über letzteren wurden die Säcke — nach vorheriger Feststellung ihres tadellosen Zustandes — in den Eisenbahnwagen befördert, bei dem sich keine Spur einer Odnungswidrigkeit, insbesondere keine Bodenfeuchtigkeit zeigte.

Als Vertreter des Absenders waren dessen Angestellte verpflichtet, bei ihrer Thätigkeit die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes zur Anwendung zu bringen. Dass sie diese Sorgfalt ausser acht gelassen hätten, ist nicht erwiesen. Bei der Benutzung des von der Bahn gestellten Wagens verpflichtete sie die Sorgfalt keineswegs zu einer genauen Untersuchung desselben auf seine Verwendbarkeit. Letztere konnten sie voraussetzen, damit aber auch, dass der Wagen sich in reinlichem Zustand befand. Nur das Uebersehen einer in die Augen springenden Fehlerhaftigkeit, von sofort wahrnehmbarem Schmutz und ähnlichem würde ihnen den Vorwurf des Verschuldens zuziehen.

Die Zeugenvernehmung hat ergeben, dass die Arbeiter, schon vermöge ihrer ganzen Thätigkeit, zu besonderer Sorgfalt angehalten werden, und dass sie diese nicht verletzt haben. Daraus ist aber mit Notwendigkeit zu schliessen, dass sie weder die Beschmutzung verursacht, noch den Schaden fahrlässigerweise veranlasst haben, und dass dieser Schaden überhaupt nicht aus der Selbstverladung des Absenders hat entstehen können.

Bei dieser Sachlage bedarf es der Feststellung der eigentlichen Schadenursache nicht mehr; die Einrede der Beklagten, die wasseranziehende Eigenschaft des Grieses schliesse die Luftfeuchtigkeit als Schadenerregerin aus, ist daher rechtlich bedeutungslos.

Nr. 181. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 30. Juni 1900.

(Allg. Tarif-Anz. XIX (1900). Nr. 44. S. 670.)

Von dem beabsichtigten Verkaufe einer Sendung ist zufolge § 70 Betriebsreglement die Partei, sei es der Absender oder der Adressat, der den Frachtbrief ausgelöst hat, zu verständigen.

Die Ansprüche gegen die Bahn wegen Schadenersatz aus dem Grunde der Unterlassung der vorschriftsmässigen Vorsichten bei der Vornahme des Verkaufes verjähren nicht in der im § 91 Betriebsreglement vorgeschriebenen Frist, sondern nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen.

Obgleich § 70 des Betriebsreglements auch den Fall im Auge hat,

dass der Empfänger nach Auslösung des Frachtbriefes das Gut nicht abnimmt, ist dennoch der Bahn ohne Unterschied, ob der Frachtbrief bereits ausgelöst ist oder nicht, zur Pflicht gemacht, von dem bevorstehenden Verkaufe den Absender zu verständigen. Zwar steht gemäss § 64 (4) nach Auslösung des Frachtbriefes dem Absender kein Verfügungsrecht mehr über das Gut zu, nichtsdestoweniger kann es im Interesse und in der Macht des Absenders liegen, den bevorstehenden Verkauf abzuwenden, zum Beispiel wenn der Empfänger, der erst nach Auslösung des Frachtbriefes in der Lage ist, das Gut zu besichtigen, nachdem er das Gut in Augenschein genommen hat, die Abnahme verweigert. In diesem Falle wird die Verständigung des Absenders von der Nichtabnahme des Gutes die Folge haben, dass der Absender im Einverständnisse mit dem Empfänger irgendwelche Verfügung mit dem Gute trifft. Auch im vorliegenden Falle, in welchem die Firma R. u. K. nur als Mandatarin der Absenderin, beziehungsweise des heutigen Klägers, den Frachtbrief auslöste, hätte die Verständigung der Absenderin bewirkt, dass letztere die Firma R. u. K. veranlasst hätte, das Gut bei der Bahn abzunehmen. Dass ohne Unterschied, ob der Frachtbrief bereits ausgelöst ist oder nicht, im Betriebsreglement nur die Verständigung des Absenders von dem bevorstehenden Verkaufe vorgeschrieben ist, hat offenbar seinen Grund darin, dass die Bahn nicht immer in der Lage ist, die Adresse des Empfängers zu wissen, wie dies namentlich bei den Bahn-restante-Gütern zutrifft. Wie dem immer sein mag, geht aus der Bestimmung des § 70 (3) b unzweifelhaft hervor, dass von dem bevorstehenden Verkaufe der Absender zu benachrichtigen ist. Da die Bahn nicht behauptet, dass dies nicht möglich war und da die Bahn dieser ihr im Betriebsreglement ausdrücklich auferlegten Verpflichtung nicht nachgekommen ist, so trifft sie die Verantwortung für den durch diese Unterlassung entstandenen Schaden. Die Absenderin, beziehungsweise Empfängerin, hätte im Falle der Verständigung eine Verfügung mit dem Gute treffen können; das Gut wäre nicht verkauft worden. Und da der Werth des Gutes zur Zeit des Verkaufes mit dem eingeklagten Betrage von 573 Kronen als richtig von der Bahn zugegeben wird, so ist sie verpflichtet, diesen Betrag dem Kläger zu ersetzen.

Die Bahn hat aber auch unter Hinweis auf § 91 Betriebsreglement die Verjährung des Anspruches eingewendet. Allein im Gegensatze zum § 90 Betriebsreglement, nach welchem alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage präcludirt sind, wenn die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut abgenommen ist, normirt § 91 die Verjährung bezüglicher Entschädigungsforderungen, und zwar bloss wegen Verlustes, Minderung, Be-

schädigung oder Verspätung. Vorliegend handelt es sich nicht um eine Entschädigungsforderung der vorangeführten Art, sondern um eine Entschädigungsforderung wegen Unterlassung der vorgeschriebenen Formalität von dem Verkaufe der Waare, auf welche Forderung jedoch § 91 Betriebsreglement keine Anwendung findet.

Nr. 182. Entsch. des Oesterr. Verwaltungsgerichtshofes.

Vom 2. Juli 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII. Nr. 102. S. 2046.)

1. Die Verwendung als Oberbauarbeiter bei den k. k. Staatsbahnen ist keine Staatsbedienstung im Sinne des Hofdecretes vom 16. August 1841, J.-G.-S. Nr. 555.

2. Die aus dem bezeichneten Dienstverhältnisse abgeleiteten Ansprüche an die k. k. Staatseisenbahnverwaltung sind privatrechtlicher Natur; dieselben gehören demzufolge zur Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte und sind daher von der Judicatur des k. k. Verwaltungsgerichtshofes ausgeschlossen.

Der gewesene Oberbauarbeiter der k. k. Staatsbahnen Georg K. hatte gegen die Entscheidung des Eisenbahnministeriums vom 13. Jänner 1900, Z. 1288, mit welcher sein Ansuchen um Zurechnung von fünf Dienstjahren zu der für die Provisionsbemessung anrechenbaren Dienstzeit abgewiesen wurde, die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof eingebracht.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof wies jedoch die gedachte Beschwerde nach §§ 3, lit. a), und 21 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne weiteres Verfahren zurück, weil die Bedienstung des Beschwerdeführers als Oberbauarbeiter der k. k. Staatsbahnen im Hinblicke auf § 19 des mit Kundmachung des Handelsministers und des Eisenbahnministers vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16, verlautbarten Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung nicht als eine Staatsbedienstung im Sinne des Hofdecretes vom 16. August 1841, J.-G.-S. Nr. 555, anzusehen ist, mithin die aus diesem Dienstverhältnisse abgeleiteten Ansprüche privatrechtlicher Natur sind und zur Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte gehören, der Verwaltungsgerichtshof daher gemäss § 3, lit. a), des eingangs bezogenen Gesetzes zu einer Amtshandlung über diese Beschwerde nicht berufen ist.

Nr. 183. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien.

Vom 3. Juli 1900.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. VIII (1900). Nr. 11. S. 398.)

Haftpflicht der Eisenbahn bei Selbstverladung.

Nach § 75 Betriebsreglement haftet die Eisenbahn für den Schaden, welcher durch Verlust, beziehungsweise Minderung des Gutes seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist, soferne sie nicht zu beweisen vermag, dass der Schaden durch ein Verschulden

des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist. Da nun feststeht, dass in der Bestimmungsstation der Klagsfirma nur 39 Ballen Hadern ausgefolgt wurden, so wird nur dann geschlossen werden können, dass der Verlust in der Zeit seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung eingetreten sei, wenn erwiesen ist, dass der Bahn, wie die Klägerin behauptet, 40 Ballen Hadern zur Beförderung übergeben wurden. Diesen Beweis versucht die Klägerin zunächst durch den Inhalt des Frachtbriefes zu erbringen, in welchem die Uebernahme von 40 Kolli im Gewichte von 2551 kg bestätigt wird. Die Bahn bestreitet aber die Beweiskraft des Frachtbriefes bezüglich der Anzahl der Stücke und des Gewichtes der Sendung mit Hinweis auf § 54 (4) Betriebsreglement, weil es sich vorliegend zugestandenermassen um ein Gut handelt, dessen Aufladen nach den Tarifen oder nach besonderer Vereinbarung von dem Absender besorgt wurde, und die Nachwiegung und Nachzählung seitens der Eisenbahn nicht erfolgt ist. Dass die Nachwiegung und Nachzählung seitens der Eisenbahn nicht erfolgt sei, ergiebt sich nach Ansicht der beklagten Bahn auch daraus, dass die hierfür vorgeschriebene Gebühr der Partei nicht aufgerechnet und auch von derselben nicht eingehoben wurde; der Bahnbedienstete habe vielmehr eigenmächtig die im Frachtbriefe ersichtliche Bestätigung abgegeben und habe auch ohne Auftrag der Bahn die Anfladung in dem Magazine der Absenderin überwacht. Allein es ist Thatsache, dass der Bahnbedienstete Nachwiegung und Nachzählung vornahm, wie dies auf dem Frachtbriefe seitens dieses Bahnorganes beurkundet ist. Die Bahn hat nämlich zwar in Abrede gestellt, dass S. in dem vorliegenden Falle zu einer Nachzählung oder Nachwiegung und diesbezüglichen Beurkundung bevollmächtigt war, hat aber keineswegs in Abrede gestellt, dass S. im allgemeinen zu diesen Verrichtungen bestellt ist. Da nun die Stampiglie der Bahn zu dieser Beurkundung benützt ist und weiters trotz dieser auf dem Frachtbriefe deutlich ersichtlichen, von dem Bahnorgane beigesetzten Bestätigung der Tagesstempel der Bahn, ohne dass diese Beurkundung beanstandet worden wäre, dem Frachtbriefe aufgedruckt wurde, so hat das Gericht angenommen, dass im Sinne des § 54 (1) und (4) die Nachwiegung und Nachzählung auf dem Frachtbriefe beurkundet erscheine und somit erwiesen ist, dass die Bahn thatsächlich 40 Ballen Hadern zur Beförderung übernommen habe. Dass dies auch der Fall ist, geht aus dem Verladescheine, einer internen Urkunde, hervor, in welcher die in dem vorliegenden Frachtbriefe angeführten Ballen detailliert nach den besonderen Zeichen und Nummern als in dem Wagen enthalten eingetragen sind.

Nr. 184. Entsch. des Handelsgerichts in Antwerpen. Vom 3. Juli 1900.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. VIII (1900). Nr. 11. S. 402.)

Beschädigung einer Sendung durch eine dem Eisenbahnbetriebe fremde Person.

Vier Spiegel, deren Beförderung die belgische Staatsbahn übernommen hatte, sind infolge eines Zusammenstosses im Bahnhofe Antwerpen-Steyvenberg zwischen dem Rollwagen der Bahn und dem Karren einer der Bahn fremden Person zerbrochen. Der Kläger belangte hierauf die Bahn, unter Berufung auf den mit dieser abgeschlossenen Frachtvertrag, und gleichzeitig im nämlichen Verfahren auch den Eigentümer, T., und den Führer des Karrens, B., von welchem der Zusammenstoss verschuldet war, auf Vergütung des ihm entstandenen Schadens. Das Handelsgericht fand zunächst, dass von einer Solidarhaft der Bahn und dieser beiden Personen nicht die Rede sein könne; es sprach sodann die Staatsbahn von jeder Haftpflicht frei und erklärte sich gegenüber den beiden andern Beklagten als inkompetent. Gründe:

I. Die Staatsbahn kann aus dem Transportvertrag nur nach Massgabe von Art. 34 des Gesetzes vom 25. August 1891 verantwortlich gemacht werden. Dieselbe behauptet, dass der Unfall, um den es sich handelt, einer nicht von ihr zu vertretenden, sondern dem Führer des erwähnten Karrens zur Last fallenden Ursache zuzuschreiben sei. Diese Behauptung ist begründet. Ihre Richtigkeit ergiebt sich aus den Zeugenaussagen, welche in der von der Verwaltung geführten Untersuchung erhoben wurden, und aus der unbestrittenen Thatsache, dass der Führer des Karrens vollständig betrunken war, dass er, ungeachtet der Verkehrsstockung, sich einen Weg bahnen wollte und so an den Rollwagen anstiess, auf dem sich die Spiegel befanden.

II. Das Gericht ist nicht befugt, den beiden andern Beklagten gegenüber einen materiellen Entscheid zu fällen, und muss daher, obgleich ein bezüglicher Antrag nicht gestellt ist, die Klage mit Bezug auf diese Beklagten von der Hand weisen.

Diese Inkompetenzerklärung des Handelsgerichtes wird in den weiteren Erwägungen des Urtheils des nähern begründet.

Abhandlungen.

8.

Die Verantwortlichkeit der Eisenbahn für die Eisenbahngepäckträger.

(Nach § 37 der neuen Deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899.)

Von **Dr. Georg Eger,**
Regierungsrath in Berlin.

In vollem Gegensatze zu dem § 37 der bisherigen Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892, welcher die Zulassung von Eisenbahngepäckträgern auf den Eisenbahnstationen ganz in das Ermessen der Eisenbahnverwaltungen stellte und jede Verantwortlichkeit der Eisenbahn für die Gepäckträger ablehnte, bestimmt die neue Deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899:

§ 37.

Gepäckträger.

> Auf den Stationen sind, soweit ein Bedürfniss besteht, Gepäckträger zu bestellen, die unter Verantwortlichkeit der Eisenbahnverwaltung im Sinne von § 34 Abs. 1 und 4 dieser Ordnung auf Verlangen der Reisenden deren Reise- und Handgepäck im Stationsbereiche nach und von den Wagen, Abfertigungsstellen u. s. w. zu schaffen haben. Die Gepäckträger müssen durch Dienstabzeichen erkennbar und mit einer gedruckten Dienstanweisung nebst Gebührentarif versehen sein. Sie haben auf Verlangen den Tarif vorzuzeigen, auch eine mit ihrer Nummer versehene Marke zu verabfolgen. Der Tarif ist auch an einem geeigneten Orte der Abfertigungsstelle und der Ausgabestelle auszuhängen.

Der neue § 37 führt hiernach die Pflicht der Eisenbahn zur Bestellung von Eisenbahngepäckträgern auf den Stationen nach Massgabe des Bedürfnisses und die Verantwortlichkeit der Eisenbahn für dieselben ein.

a) Zunächst ist, während bisher die Zulassung von Gepäckträgern auf den Stationen dem Ermessen der Eisenbahnen überlassen war, nunmehr durch die Worte: „Auf den Stationen sind, soweit ein Bedürfniss besteht, Gepäckträger zu bestellen“, den Eisenbahnen die Bestellung von Gepäckträgern zur Pflicht gemacht. Freilich ist den Eisenbahnen diese Verpflichtung nur insoweit auferlegt, als auf den betreffenden Stationen „ein Bedürfniss dafür besteht“. Die Bestellung ist also nicht allgemein für alle Stationen angeordnet, sondern nur für solche, wo die Grösse des Verkehrs, lokale Verhältnisse, Mangel an anderem geeigneten Personal etc. dies nothwendig macht (Holzbecher, Ztg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1900 Nr. 12). Ob also überhaupt die Bestellung stattzufinden hat und eventl. in welcher Zahl, soll sich nach dem Bedürfnisse im einzelnen Falle richten.

Indess hat nunmehr, wenn die Eisenbahn diesem Bedürfnisse nicht entspricht, hierüber auf Grund eigener Initiative oder in Folge von Beschwerden etc. die Aufsichtsbehörde Anordnungen zu treffen und zu entscheiden, bezw. die Eisenbahn zu der erforderlichen Bestellung mit den gegebenen Zwangsmitteln anzuhalten, während bisher lediglich das freie Ermessen der Eisenbahn entscheidend war und eine Verpflichtung für sie nicht vorlag.

b) Es sind ferner die Funktionen der Gepäckträger genauer und vollständiger, als bisher, bezeichnet und begrenzt. Es liegt ihnen ob, „auf Verlangen der Reisenden deren Reise- und Handgepäck im Stationsbereiche nach und von den Wagen, Abfertigungsstellen etc. zu schaffen“. Nicht allein die Beschaffung des Gepäcks nach und von den Abfertigungsstellen — wie nach § 37 Abs. 2 der Verk.-Ord. von 1892, — also des aufzugebenden oder aufgegebenen Gepäcks haben sie zu besorgen, sondern auch nach und von den Wagen u. s. w. (z. B. von und nach den Aufbewahrungsräumen, Restaurationszimmern, Wartesälen, Droschken etc.), also auch des nicht aufzugebenden bezw. nicht aufgegebenen Gepäckes. Hierbei ist unter „Reise- und Handgepäck“ das in den §§ 24 und 30 Verk.-Ord. bezeichnete Gepäck zu verstehen (Allg. Zus.-Best. I zu § 30), wie der Hinweis auf § 34 l. c. lehrt, also nicht das von der Mitnahme ausgeschlossene (§ 26), und der Gepäckträger ist weder berechtigt, noch verpflichtet, Gegenstände der letzteren Art zu übernehmen, wie z. B. feuergefährliche Sachen, geladene Gewehre, Taschen, mit Schiesspulver oder Patronen gefüllt, etc., soweit ihm nach Lage der Sache diese Eigenschaft äusserlich leicht erkennbar ist (Holzbecher a. a. O.). Eine eingehende mit Aufenthalt verknüpfte Prüfung vorzunehmen, ist er der Natur der Sache nach weder berechtigt noch verpflichtet. Auch ist diese Thätigkeit des Gepäckträgers nur auf den Stationsbereich beschränkt, sie erstreckt sich dienstlich nicht über den Stationsbereich hinaus, d. h. nicht über das Gebiet, welches die Station nebst allen zugehörigen, dem Personen- und Gepäckverkehr gewidmeten Anlagen umfasst. Der Begriff ist freilich dehnbar und nicht absolut zu bestimmen, sondern muss nach Massgabe der lokalen Verhältnisse begrenzt werden. Holzbecher a. a. O. nimmt an, es sei der Bereich gemeint, auf welchem die Eisenbahn die Bahnpolizei ausübt. Dies trifft aber nicht zu, weil die Bahnpolizei auch auf denjenigen Stationsanlagen (Bahnkörper etc.) ausgeübt wird, welche dem Verkehre des Publikums und der Gepäckträger entzogen sind. Die Frage ist für die Haftung der Eisenbahn von wesentlicher Bedeutung, weil sich die Verantwortlichkeit derselben nur auf die Handlungen der Gepäckträger im Stationsbereiche erstreckt. Will man nicht in verwickelte Streitfragen gerathen, so muss man streng daran festhalten, dass die Thätigkeit der Gepäckträger und daher auch die Verantwortlichkeit der Eisenbahn ausschliesslich auf den Stationsbereich beschränkt ist und dieser die lokale Grenze für alle Verlust-, Beschädigungs- und Verspätungsfälle bildet. Uebernimmt also der Gepäckträger z. B. die Beförderung des Gepäcks von und nach den Hotels oder Wohnungen etc. der Reisenden, so fällt diese Thätigkeit des Gepäckträgers nicht unter § 37 Verk.-Ord., es sei denn, dass hierbei der

Verlust, die Beschädigung oder Verspätung im Stationsbereiche eingetreten ist, was zu beweisen dem Reisenden obliegen würde.

c) Die Fortschaffung des Gepäcks durch die Gepäckträger hat „unter Verantwortlichkeit der Eisenbahnverwaltung im Sinne von § 34 Abs. 1 und 4 der Verk.-Ord." zu erfolgen, während dies nach dem alten § 37 Abs. 2 ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung geschah. Diese wichtige Neuerung entspricht den gerechtfertigten Anforderungen des Verkehrs und der Eigenartigkeit der Verhältnisse auf den Stationen. Denn die Reisenden sind insbesondere bei schwerem Gepäck und ausgedehnten Bahnhöfen zumeist genöthigt, sich der Gepäckträger zu bedienen, um so mehr, als durch die Bahnsteigsperre das zur Besorgung des Gepäcks bisher herangezogene Privatpersonal ohne Lösung besonderer Perronbillets den Bahnsteig überhaupt nicht mehr betreten darf. Zwang aber das Verkehrsbedürfniss dazu, den Eisenbahnen die Bestellung von Gepäckträgern zur Pflicht zu machen, so erschien es auch folgerichtig, den Verwaltungen die Verantwortlichkeit für dieses Personal aufzuerlegen, welches von ihnen ausgewählt und beaufsichtigt wird, auch in der Regel durch Kautionsbestellung den Bahnen eine Regressnahme und Deckung ermöglicht.

Die Fassung des § 37 Satz 1 lässt bezüglich der Rechtsstellung der Gepäckträger eine zwiefache Deutung zu. Es kann einerseits angenommen werden, dass die Gepäckträger nunmehr „Leute der Eisenbahn oder Personen, deren sie sich zur Ausführung der Beförderung bedient", im Sinne des § 458 N. H.-G.-B., § 9 Verk.-Ord. sind und lediglich als Organe der Bahn in deren Namen und für deren Rechnung Beförderungsverträge abschliessen und ausführen; oder andererseits, dass sie sich nach wie vor zwar als selbstständige Frachtführer und Gewerbetreibende (N. H.-G.-B. § 425) qualifiziren und in eigenem Namen Beförderungsverträge abschliessen, jedoch mit der besonderen Massgabe, dass die Verantwortlichkeit dafür der Eisenbahn obliegt. Gegen die erstere Annahme spricht, dass kein Grund vorgelegen haben würde, die Gepäckträger, falls dies beabsichtigt war, — gleich den Rollfuhrunternehmern § 68 Abs. 3 — ausdrücklich in der Verk.-Ord. als Leute und Bedienstete der Eisenbahn im Sinne des § 458 N. H.-G.-B., § 9 Verk.-Ord. zu bezeichnen, für welche sie als Frachtführer zu haften hat. Dies auszusprechen ist aber im § 37 vermieden worden. Nur insoweit als sie im Auftrage der Eisenbahn nach Abschluss des Eisenbahn-Transportvertrages Gepäck von und nach den Abfertigungsstellen oder Gepäckwagen schaffen, sind sie für diese Handlungen als Leute der Bahn (§ 9) anzusehen (Coermann, Eisenb.-Entsch. und Abhandl. XII Seite 166). Es erscheint daher die zweite Annahme begründet, dass der Rechtscharakter der Gepäckträger an sich nicht geändert werden sollte, diese vielmehr — wie bisher — als selbstständige Frachtführer und Gewerbetreibende (Dienstmänner) gedacht sind, welche in eigenem Namen und für eigene Rechnung Frachtverträge abschliessen und ausführen, d. h. gewerbemässig die Beförderung des Gepäcks übernehmen (N. H.-G.-B. § 425), jedoch derartig, dass die volle Vertretung aus denselben den Reisenden gegenüber die Eisenbahn übernimmt. Dafür

spricht, dass das ökonomische Ergebniss des Geschäfts — die Beförderungsgebühr — ihnen allein und direkt zufliesst, die Eisenbahn weder an der Einnahme Theil nimmt, noch an dem Abschluss und der Ausführung des Geschäfts irgendwie betheiligt ist. Es lässt sich dagegen auch nicht einwenden, dass nach Satz 2—4 des § 37 für die Gepäckträger Dienstabzeichen, eine Dienstanweisung nebst Gebührentarif und Kontrolmarken vorgeschrieben sind, denn analoge Einrichtungen sind mehr oder weniger auch für andere selbstständige Gewerbetreibende getroffen, welche im Bereiche der Bahn- oder anderer Verwaltungen zu einer bestimmten Thätigkeit zugelassen sind (Bahnhofsrestaurateure, Buchhändler, Zeitungsverkäufer etc.). Die Gepäckträger schliessen hiernach prinzipiell selbstständig mit den Reisenden Beförderungsverträge ab, welche dem eigentlichen Eisenbahnfrachtvertrage entweder vorangehen oder nachfolgen, für welche aber — zur Sicherung des Publikums, — abweichend von den allgemeinen Haftungsgrundsätzen, wie dem Reisenden aus der Vorschrift der Verk.-Ord. beim Abschluss bekannt ist, die Eisenbahn, nicht der Gepäckträger, die Haftung nach Massgabe der Haftung für aufgegebenes Reisegepäck im Sinne des § 34 Abs. 1 und 4 von vornherein im vollen Umfange übernimmt. Der Gepäckträger steht gewissermassen zur Eisenbahn in einem analogen Verhältniss, wie der Spediteur gemäss § 413 N. H.-G.-B. zum Versender, der durch Dritte — die Reisenden — ihm das Gut übergiebt. Es handelt sich nach der Absicht des Gesetzes nicht um eine blosse Bürgschaft oder um eine Regressübernahme derartig, dass die Eisenbahn für Verlust und Schaden nur aufzukommen hat, wenn der Gepäckträger den Ersatz nicht zu leisten vermag, sondern um eine unmittelbare Haftung, ein Delcrederestehen der Eisenbahn für den Gepäckträger. Der bezügliche Beförderungsvertrag wird von vornherein von beiden Theilen mit der Abrede eingegangen, dass die alleinige Verantwortlichkeit gemäss § 34 Abs. 1 und 4 Verk.-Ord. die Eisenbahn zu tragen hat. Der Gepäckträger kann also vom Reisenden überhaupt nicht in Anspruch genommen werden, der Reisende hat nur den Anspruch bezw. die Klage gegen die Eisenbahn, der Gepäckträger kann ihn mit dem Einwande der mangelnden Passivlegitimation an die Eisenbahn verweisen. Diese hat weder die Einrede der Theilung noch Vorausklage, aber es steht ihr als Auftraggeber der Regress gegen den Gepäckträger zu. Der Annahme einer solidarischen Haftung des Gepäckträgers (§§ 428 bis 430 N. H.-G.-B.) und der Eisenbahn kann nicht beigepflichtet werden; sie erscheint auch zwecklos, — da alsdann der Reisende doch unbedingt stets die potente Eisenbahn als Schuldnerin vorziehen wird.

Freilich ist die Substantiirung eines Schadensanspruches des Reisenden gegen die Eisenbahn mit Rücksicht auf die Formlosigkeit und Schnelligkeit des Vertragsabschlusses eine schwierige, da weder — wie beim aufgegebenen Gepäck — die Thatsache und der Zeitpunkt der Uebergabe, noch das Gewicht und die ordnungsmässige Verpackung durch den Gepäckschein und die Bücher der Abfertigungsstelle erwiesen werden können (§§ 31, 32 Verk.-Ordn.), und ebensowenig, ob es sich um zur Beförderung zugelassene Gegenstände handelt (S. 283). Dem Reisenden liegt nicht nur der Nachweis der Person des

Gepäckträgers ob, sondern auch des Abschlusses des Vertrages mit demselben, sowie der Uebergabe, der Beschaffenheit, des Werths, Gewichts etc. des Gepäcks und der Höhe des Schadens. Indess diese Schwierigkeit des Schadensnachweises liegt auch in anderen Fällen, z. B. bei Verlust von nicht aufgegebenem Gepäck durch Verschulden der Eisenbahn (§ 465 Abs. 3 N. H.-G.-B., § 34 Abs. 6 Verk.-Ord.) dem Reisenden ob. Die Schwierigkeit des Beweises für den Reisenden darf nicht etwa dazu führen, die Beweislast der Eisenbahn aufzuerlegen. Die freie Würdigung des Beweises und das freie Ermessen des Richters bei der Feststellung der Existenz und Höhe eines Schadens (§§ 286, 287 Civ.-Pr.-Ord.) wird immerhin diese Schwierigkeit des Beweises wesentlich erleichtern können (s. Eger, Deutsch. Frachtrecht, 2. Aufl. Bd. I S. 252 ff.).

Für das vom Gepäckträger zur Beförderung im Stationsbereiche übernommene Gepäck haftet die Eisenbahn „im Sinne von § 34 Abs. 1 und 4 der Verk.-Ord.", d. h. wie für aufgegebenes Gepäck, soweit sich diese Bestimmungen sinngemäss anwenden lassen. Die Anwendung wird vornehmlich dadurch modifizirt, dass der Beweis für die Uebernahme des Gepäcks, den Zeitpunkt der Uebernahme, das Gewicht und die ordnungsmässige Verpackung, welcher bei aufgegebenem Gepäck durch den Gepäckschein und die Bücher der Abfertigungsstelle geführt werden kann, hier in anderer Weise, z. B. durch Zeugen etc. erbracht werden muss. Abgesehen hiervon haftet aber die Eisenbahn in gleicher Weise wie für aufgegebenes Gepäck, für Verlust, Beschädigung, Verminderung und Verspätung.

Auch wenn ein Gepäckträger es z. B. unterlässt, das ihm übergebene Handgepäck rechtzeitig vor Abgang des Zuges in das Abtheil zu reichen, wird hierdurch eine Ersatzpflicht der Eisenbahnverwaltung begründet, desgleichen, wenn er das ihm vom Reisenden übergebene Reisegepäck oder den Gepäckschein verliert, beschädigt, verwechselt, unrichtig instradiren lässt etc.

d) Satz 2, 3 und 4 des § 37 enthalten, wenngleich nach Vorstehendem die Gepäckträger nicht zu den Leuten etc. der Eisenbahn im Sinne des § 458 H.-G.-B., § 9 Verk.-Ord. gehören, doch mit Rücksicht darauf, dass die Bestellung, Beaufsichtigung und Haftung der Eisenbahn obliegt, mehrere Ordnungsvorschriften betreffs des Verhältnisses der Reisenden zu den Gepäckträgern: 1. Pflicht zur Tragung von Dienstabzeichen, 2. zur Vorhaltung einer gedruckten Dienstanweisung nebst Gebührentarif, 3. zur Vorzeigung des Tarifs sowie zur Verabfolgung einer mit ihrer Nummer versehenen Marke auf Verlangen der Reisenden. Auch ist den Eisenbahnen direkt vorgeschrieben, den Tarif zugleich an einem geeigneten Orte der Abfertigungsstelle und der Ausgabestelle anszuhängen. Den Eisenbahnen liegt die Durchführung dieser Vorschriften bezw. deren Ueberwachung ob. Sie können hierzu im Aufsichtswege angehalten, auch für Schäden, die den Reisenden aus der mangelhaften Ueberwachung entstehen, diesen ersatzpflichtig gemacht werden. (Erl. des Preuss. Hand.-Min. vom 20. Februar 1878, E.-V.-Bl. S. 41 und des Preuss. Minist. der öffentl. Arb. vom 24. Oktober 1885 eod. S. 362.)

9.

Zinsforderungen bei Rückgriffsansprüchen der Berufsgenossenschaften gegen einen Eisenbahnunternehmer aus der Haftpflicht.

Von **Dr. Benno Hilse,**
Kreisgerichtsrath in Berlin.

Die Rechtsstreitfälle sind in steter Zunahme begriffen, in welchen eine zur Schadloshaltung eines Betriebsverletzten oder der Familienglieder eines Betriebsgetödteten verpflichtete Berufsgenossenschaft von ihrem Rechte aus G. U. V. G. §§ 96, 98, L. U. V. G. §§ 117, 119 Gebrauch machend, Rückgriffsansprüche gegen ein bei ihr als Genossenschaftsmitglied einkatastrirtes oder ein ihr nicht zugehöriges Eisenbahnunternehmen aus der auf Gesetz vom 7. Juni 1871 beruhenden Haftpflicht oder der aus B. G. B. §§ 823 flg. entspringenden Eintrittsverbindlichkeit geltend macht. In Sonderheit wird seitens der Fuhrwerksberufsgenossenschaft, sowie der Speditions- und Speichereiberufsgenossenschaft selbst dann der Eisenbahnbetrieb gerichtlich belangt, wenn thatsächlich das schädigende Ereigniss auf das Verschulden eines Bediensteten des einkatastrirten Genossenschaftsmitgliedes ursachlich zurückzuführen, aber dessen strafgerichtliche Schuldfeststellung entweder nicht mit Sicherheit zu erwarten, oder die Beitreibung des Schuldbetrages wenig ausaussichtsvoll ist, jedoch auch für die befreienden Einreden einer Selbstverschuldung des Verletzten bezw. der höheren Gewalt die Anhaltspunkte fehlen. Dass es in dem gesetzgeberischen Willen nicht gelegen haben kann, den Rechtsregeln des G. U. V. G. § 98, L. U. V. G. § 119 die Tragweite zuzugestehen, der zur Schadloshaltung eines Betriebsunfalles verpflichteten Berufsgenossenschaft einen Rechtsanspruch gegen den Haftpflichtschuldner zu gewähren, lässt sich zwar aus dem Umstande folgern, dass nach deren Entstehungsgeschichte die Unfallfürsorge sich als eine auf öffentlichem Rechte beruhende erweiterte Haftpflichtentschädigung kennzeichnet. Allein es ist gegenwärtig mit der Thatsache zu rechnen, dass die Rechtsprechung überwiegend einen dem Eisenbahnunternehmen weniger günstigen Rechtsstandpunkt vertritt. Deshalb liegt für die beklagten Eisenbahnbetriebe die Pflicht nahe, wenigstens insoweit sich gegen zugemuthete Zahlungsverbindlichkeiten zu wehren, als diese jeder rechtlichen und thatsächlichen Unterlage entbehren, mithin rechtswidrige sind.

Auf Grund des Haftpflicht-Gesetzes § 7 in Verbindung mit B. G. B. §§ 843,

844 ist dem Verletzten bezw. den Familienangehörigen des Getödteten durch Entrichtung einer Geldrente Schadensersatz zu leisten. Zufolge B.G.B. § 760 ist eine Geldrente für drei Monate vorauszuzahlen. Nach G.U.V.G. §§ 5 bis 7 haben der Betriebsverletzte bezw. die Familienglieder des Betriebsgetödteten gleichfalls einen Anspruch auf Rente, welcher nach G.U.V.G. § 66, L.U.V.G. § 71 in monatlichen Beträgen zu entrichten ist. Soweit liegt Grund zu rechtlicher Beanstandung geltend gemachter Rückgriffsansprüche nicht vor. Allein nach B.G.B. §§ 246, 288 hat der in Zahlungsverzug gekommene Schuldner dem Gläubiger 4 vom Hundert als Verzögerungszinsen zu gewähren. Mit Rücksicht auf diese Rechtsregel pflegen die Berufsgenossenschaften Verzugszinsen von jedem Monatstheilbetrage seit dessen Fälligkeit zu fordern und die Gerichte diesem Antrage stattzugeben. Derselbe ist jedoch rechtlich haltlos, weil er gegen den gesetzgeberischen Willen verstösst.

Es haftet nach G.U.V.G. § 96, L.U.V.G. § 117 der Berufsgenossenschaft das einkatastrirte Mitglied als schuldhafter Schadensurheber für alle Aufwendungen, welche in Folge des Unfalls auf Grund dieses Gesetzes von ihr gemacht worden sind, während gemäss G.U.V.G. § 98, L.U.V.G. § 119 die Forderung der Entschädigungsberechtigten an den dritten Schadensurheber auf die Genossenschaft nur insoweit übergeht, als die Verpflichtung der letzteren zur Entschädigung gesetzlich begründet ist. Nun leistet die Rentenzahlungen nicht die Berufsgenossenschaft, vielmehr auf deren Anweisung nach G.U.V.G. § 69, L.U.V.G. § 74 die Post vorschussweise, welche erst binnen 8 Wochen nach Ablauf jedes Rechnungsjahres solche zu Folge G.U.V.G. § 70, L.U.V.G. § 75 zur Rückerstattung liquidirt, ohne Zinsen in Rechnung zu stellen. Nur den durch den Verzug entstehenden Schaden hat jedoch auf Grund B.G.B. § 286 der Schuldner dem Gläubiger zu ersetzen. Dieser bildet mithin die rechtliche Unterlage für den Anspruch auf Verzugszinsen. Es könnte einen solchen die Berufsgenossenschaft, welche der Post deren Vorschüsse nicht verzinst, blos von dem Tage ab haben, von welchem sie die Liquidation der Post für das vorangegangene Rechnungsjahr durch Zahlung getilgt hat, aber niemals von dem Tage ab, an welchem der Rentenberechtigte jeden Rententheilbetrag erhebt. Und deshalb ist ein Anspruch auf Verzugszinsen seit dem Fälligkeitstage jeder Monatsrente rechtlich unbegründet, also seitens des Urtheilsgerichtes abzuerkennen.

10.

Ueber Verschulden des Beschädigten bei Unzurechnungsfähigkeit desselben. Eine Studie zum Oesterreichischen Eisenbahnhaftpflichtgesetze.

Von **Dr. Emanuel Tilsch,**
Advokat und Privatdozent a. d. böhm. Universität Prag.

(Schluss.) *)

Die uneigentlich so genannte Handlung [23]) eines Unzurechnungsfähigen ist als Zufall anzusehen, da hier nicht die Willenscausalität, sondern die Naturcausalität statt hat oder zum wenigsten als juristisch statthabend angesehen wird. Dieser Zufall kann, wenn er die hier nicht näher zu untersuchenden Kriterien der Unabwendbarkeit hat, die Eisenbahnunternehmung allerdings exculpiren. Die Exculpirung hat aber dann aus dem Gesichtspunkte der Unabwendbarkeit, nicht aus dem Gesichtspunkte des Verschuldens des Beschädigten statt.

---

*) s. Bd. XVII, S. 168 ff. dieser Zeitschrift.

[23]) Unger, System II. § 75: Handlung ist eine in der Sinneswelt hervortretende „Willens"äusserung. Pfaff: Gutachten § 57, N. 170: . . . (ein unklarer) ist der Begriff der unwillkürlichen Handlung, da eine Handlung als eine in der Sinnenwelt hervortretende Aeusserung des Willens (Arndt, Pandekten § 58) eben nichts Unwillkürliches sein kann. Auch die „Handlung" eines dritten Unzurechnungsfähigen kann meiner Ansicht nach nicht den zweiten, wohl jedoch den ersten Exculpirungspunkt constituiren; was übrigens praktisch zu denselben Resultaten führt, da „Unabwendbarkeit" in beiden Fällen erfordert wird. Aus dem letztangeführten Grunde kann ich auch nicht das Argument Frankel's l. c. gegen das Erforderniss des subjectiven Verschuldens anerkennen. Frankel folgert nämlich: Unter den Ausschliessungsgründen ist auch die unabwendbare Handlung einer dritten Person angeführt, bei derselben kommt es zweifellos auf Zurechenbarkeit nicht an, so dass auch die Handlung eines Wahnsinnigen oder Kindes gleich der eines Zurechnungsfähigen wirkt. Ist nun die That eines Dritten objectiv gemeint, muss dies umsomehr von der des Verletzten gelten. Verfolgt man diese Argumentation genauer, so bemerkt man, dass an Stelle der „unabwendbaren Handlung" eines Dritten im weiteren Verlaufe eine blosse „Handlung" und schliesslich im Resultate blos eine „That" gesetzt wird. Meiner Ansicht nach folgt daraus, dass die unabwendbare Handlung eines Dritten die Bahn exculpirt, höchstens, dass dies auch die unabwendbare Handlung des Beschädigten selbst thue, und dies stelle ich nicht in Abrede.

Das Resultat erscheint mir nicht nur widerspruchslos, sondern auch klar und übersichtlich. Kein so einheitliches Bild kann jedoch gewonnen werden, wenn man an Stelle des Verschuldens des Beschädigten die blosse Verursachung durch denselben setzt[24]). Durch Ausscheidung des subjectiven Momentes wird nämlich ein besonders werthvolles Merkmal fallen gelassen, durch welches das Verhalten des Beschädigten uns überhaupt als Verursachung erscheint. Der Beschädigte ist mit seinem Körper jedenfalls in den Ursachenthatbestand verstrickt, sein Körper bildet in jedem „Unfalle" einen Ursachenantheil. Wie ein mächtiger Orgelpunkt geht jedoch durch alle „Unfälle" auch der Eisenbahnbetrieb hindurch, indem ja von dem Thatbestande einer im Betriebe entstandenen körperlichen Verletzung ausgegangen wird. Als Causalfactoren stellen sich uns demnach in allen Fällen der Betrieb der Eisenbahn und der Körper des Beschädigten dar[25]).

Die Sprache des gewöhnlichen Lebens hebt, wie oben bemerkt, aus dem Complexe der Ursacheelemente eines hervor und belegt dasselbe allein mit der Benennung Ursache. In diesem Sinne ist auch im § 2 des Haftpflichtgesetzes von Verursachen die Rede. Es wird unter Absehung von dem stets vorhandenen Ursacheelemente des Eisenbahnbetriebes ein anderes Ursacheelement oder ein Theilcomplex von Ursacheelementen aus dem Gesammtcomplex herausgehoben und davon gesprochen, dass der Unfall durch einen unabwendbaren Zufall, eine unabwendbare Handlung eines Dritten, oder durch Verschulden des Beschädigten „verursacht" wurde. Logisch kann stets nur eine Mitwirkung anerkannt werden[26]). Die Hervorhebung eines Ursacheelementes oder eines Theilcomplexes von Ursacheelementen aus der Gesammtursache und Benennung desselben als Ursache par excellence muss psychologisch begründet sein. Die mit Ursache bezeichnete Theilursache muss die übrigen Theilursachen und in unserem Falle speciell den Eisenbahnbetrieb zurückdrängen, ihm gegenüber überwiegend erscheinen. Bei den ersten zwei Exculpirungsgründen ist dies „Ueberwiegend erscheinen" durch das Merkmal der Unabwendbarkeit gegeben. Was den dritten Exculpirungsgrund anbelangt, so bietet meiner Ansicht nach blos das psychische Element ein relativ klares Merkmal,

---

24) Unger, Krasnopolski, Frankel, Ehrenzweig; Wendt, Croissant in den in Note 6 citirten Schriften.

25) Wenn geleugnet wird, dass der Unfall im Betriebe erfolgte, so liegt Leugnung der Anwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes überhaupt vor. Die Behauptung Croissant's S. 59, dass der zugelassene Gegenbeweis seine Spitze lediglich gegen die vom Beschädigten zu beweisende Behauptung kehrt, dass er beim Eisenbahnbetriebe eine Körperverletzung erlitt", kann ich nicht zustimmen; vielmehr handelt es sich beim Gegenbeweis meiner Ansicht nach nicht darum, die Causalität des Betriebes vollkommen auszuschliessen, sondern nur darum, einen anderen Ursache-Antheil in gehöriges Relief zu stellen, so dass der Eisenbahnbetrieb ihm gegenüber zurücktritt. Vgl. Rosin: Begriff des Betriebsunfalles (Archiv für öff. R. III, 1888, S. 321: „eine Verwirklichung der dem Eisenbahnbetriebe innewohnenden Gefährlichkeit").

26) Vgl. Mill: Logik, Buch III, Cap. 5, § 3: Die Ursache der Erscheinung besteht in der Vereinigung ihrer Bedingungen. § 4: Die Unterscheidung zwischen Agens und Patiens ist illusorisch. Sigwart: Logik II, § 98, N. 7: Lammasch in Grünhut's Zeitschrift IX S. 246; Berger daselbst IX, S. 735; vgl. auch Bar daselbst IV, S. 36.

welches uns die Mitwirkung des Beschädigten als Ursache par excellence hervortreten lässt. Sehen wir vom psychischen Elemente ab, so haben wir es mit der Mitwirkung des Körpers zu thun. Der Körper des Beschädigten bildet jedoch in allen Fällen ein Ursacheelement; es müsste daher ein Merkmal gefunden werden, welches die Fälle, in welchen wir den Unfall als vom Beschädigten verursacht ansehen, von den übrigen Fällen abscheidet, ein Merkmal, welches uns die Mitwirkung des Körpers des Beschädigten vor der Mitwirkung des Eisenbahnbetriebes hervorstechen lässt. Die blosse Bewegung des Körpers ist hierzu einerseits nicht genügend (denn sonst würde jedes im causalen Zusammenhange mit dem Unfalle stehende Fallen des Beschädigten die Bahn exculpiren, weil sein Körper den Unfall „verursacht" hat), andererseits nicht erforderlich (denn sonst könnte die Bahn nie exculpirt werden, wenn es sich um die Unterlassung einer Bewegung seitens des Beschädigten handelte). Die Frage ist hier nicht weiter zu untersuchen; nur darauf wollte ich hinweisen, dass die Aufsuchung eines anderen Merkmales als des psychischen mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist [27]), ja was Unterlassungen anbetrifft, scheint die Aufgabe unlösbar [28]). Dagegen wird durch das Merkmal

---

[27]) Vgl. Kahane in Grünhut's Zeitschrift XIX, S. 141: „Denn mit der Einsetzung der Verursachung an Stelle des Schuldmomentes ist die berüchtigte Frage nach der Causalität heraufbeschworen, welche die vielen bisherigen Versuche alle nicht zu lösen vermochten. Was ist nicht alles Ursache und was kann nicht alles Ursache par excellence genannt werden". Unger: Handeln auf eigene Gefahr XVI, N. 12 wendet sich gegen diese Stelle, indem er anführt, dass es auch bei dem Schuldprincipe auf Verursachung ankomme, die nur überdies noch eine schuldhafte sein muss und dass daher die Schwierigkeiten, welche die Feststellung des Causalnexus im gegebenen Falle macht, auf dem Boden des subjectiven Ersatzprincipes ganz dieselben sind wie bei der Herrschaft des objectiven Principes. Mir scheinen diese (allerdings richtigen Behauptungen ἔξω του πράγματος zu liegen. Die von Kahane gemeinte Schwierigkeit liegt nicht in der Feststellung des Causalnexus, sondern in der Hervorhebung einer Theilursache als Ursache par excellence. Das psychische Moment bildet für uns den psychologischen Grund zur Hervorhebung des Verhaltens eines Menschen als Ursache. (Vgl. Sigwart: Logik II, § 98, Abs. 7: „Wird von diesem subjectiven Element abgesehen, so dürfte es unmöglich sein, eine Formel zu finden, welche die Fälle, in welchen wir das Recht hätten, einen Thäter und seine That als volle und einzige Ursache eines Geschehens zu bezeichnen, von denen schiede, in welchen er blos mitwirkende Ursache war"). Versteht man unter dem Verursachungsprincipe das des subjectiven Elementes entkleidete Verschuldungsprincip, so ist dasselbe viel zu vage, um legislativ verwerthet werden zu können. (Vgl. Sigwart: Kleine Schriften II, S. 182: „. . . wo die Grenze liegt zwischen dem, was er gethan hat und was auf andere Ursachen, insbesondere den Casus, zurückzuführen ist, wird unmöglich sein, durch eine strenge Definition zu bestimmen". Rümelin: Gründe der Schadenszurechnung 1896, S. 26: „Es leuchtet in keiner Weise ein, wie der blosse Causalnexus ohne das Hinzukommen weiterer Momente, namentlich subjectiver Art, eine Haftung begründen sollte"). In der That wird auch stets für die dem Verursachungsprincipe zugewiesenen Fälle an Stelle der fehlenden Schuld ein anderes Charakteristikon (differentia specifica) aufgesucht: gefährliches Handeln, Handeln im eigenen Interesse u. Aehnl. (Vgl. auch Sjögren in den dogm. Jahrb. XXXV, S. 407, 418 und R. Merkel a. a. O. S. 128).

[28]) Nehmen wir den Fall an, dass ein kleines Kind von Jemand einige Zeit vor Ankunft des Zuges auf die Schienen gebracht wird, dasselbe bleibt sitzen, trotzdem

des subjectiven Verschuldens dem Richter ein relativ leicht zu handhabender Massstab gegeben, wann er die Mitwirkung des Beschädigten als Verursachung und daher als Exculpirungsgrund anzusehen hat. Es ist eben psychologisch begründet, dass der gewaltige Grundton des Eisenbahnbetriebes (welcher prima facie als Ursache par excellence erscheint) nur von dem mit „höherer Gewalt" einsetzenden Tone der Unabwendbarkeit (*μοῖρα*, fatum, damnum, „fatale", *ἀνάγκη*), oder von dem schrillen Tone des eigenen subjectiven Verschuldens übertönt wird.

Die Praxis hat demnach nur einem begründeten Gefühle Ausdruck gegeben, wenn sie durchweg unter dem Verschulden des Beschädigten[29]) im Sinne des Haftpflichtgesetzes das versteht, was überhaupt unter Verschulden verstanden wird, nämlich entweder vorsätzliches Verhalten oder doch Mangel an gehöriger Aufmerksamkeit. Die oben citirten Entscheidungen[30]) betreffen jedoch sämmtlich zurechnungsfähige Beschädigte. Ein Rechtsfall, welcher die Beschädigung eines Unzurechnungsfähigen beträfe, wurde meines Wissens in Oesterreich noch nicht veröffentlicht[31]). Möge mir dieser Umstand zur Entschuldigung dienen, dass ich den nachstehenden Rechtsfall etwas ausführlicher, als die Symmetrie des Aufsatzes es erlaubte, darstelle. Derselbe ist nicht nur darum interessant, weil in allen drei Instanzen das Erforderniss des sub-

---

es den Zug hört und sieht und wird verletzt. Es liegt seinerseits ein blosses Unterlassen vor. Werden wir uns entschliessen können, zu sagen, der Unfall sei durch Verschulden des Beschädigten verursacht worden? Gewiss nicht, wir werden in diesem Falle von der Bahn den Beweis der Unabwendbarkeit fordern. Setzen wir nun an Stelle des Kindes einen erwachsenen und zurechnungsfähigen Menschen, so werden wir uns gewiss mit dem dritten Exculpirungsgrunde begnügen, obzwar auch seinerseits vorausgesetztermassen keine positive Thätigkeit vorliegt, sondern ein rein negatives Verhalten. Der Unterschied liegt nur im psychischen Momente. Vgl. auch Sigwart: Kl. Schr. II, S. 193.

[29]) Croissant (S. 11 und 16) unterscheidet strenge: Verschulden und eigenes Verschulden, indem er im letzteren durch das Adjectivum „eigen" das im ersten enthaltene subjective Moment der Schuldhaftigkeit für aufgehoben erachtet. Abgesehen davon, dass im österreichischen Haftpflichtgesetze nicht „eigenes Verschulden", sondern „Verschulden des Beschädigten" angeführt wird, scheint mir jene Unterscheidung nicht zwingend; man denke nur an die diligentia, quam in suis. Auch der allgemeine Massstab der Sorgfalt ist die Sorgfalt, welche ein ordentlicher Hausvater in seinen Angelegenheiten anzuwenden pflegt. Vgl. Pfaff: Gutachten § 35 N. 101: „(es) scheint doch vollkommen sicher zu sein, dass das Verschulden von Seiten des Beschädigten im § 1304 nichts anderes, als eine Nachlässigkeit in solchen Fällen ist, wo die gebührende Aufmerksamkeit, wenn sie angewendet worden wäre, den Schaden ganz oder theilweise ferngehalten hätte".

[30]) Oben Note 5.

[31]) In den Entscheidungen des deutschen Reichsgerichtes I, Nr. 101, XIV, Nr. 19, welche die Verletzung von Kindern unter sieben Jahren betreffen, wurde subjectives Verschulden verlangt und der Schadenersatzklage stattgegeben. In der Entsch. XXXVII. Nr. 40 wurde die Ersatzklage eines impubes infantia major abgewiesen, weil er im concreten Falle für zurechnungsfähig erachtet wurde. Auch die Entsch. XXI, Nr. 4 (Beschädigung eines dreijährigen Kindes) verlangt subjectives Verschulden, der Schadenersatzausspruch wurde jedoch wegen „höherer Gewalt" abgewiesen. Vgl. Eger a. a. O. S. 126.

jectiven Verschuldens festgehalten worden ist, sondern auch weil ausserdem die Frage behandelt und entschieden wurde, ob das Verschulden derjenigen Personen, welche etwa die nöthige Obsorge vernachlässigten (§ 1309 a. b. G. B.) als Verschulden des Beschädigten anzusehen sei und daher die Bahnunternehmung exculpire.

Der Fall ist der nachstehende:

Die minderjährige M. H., Tochter eines Hüttenaufsehers, wohnt bei ihren Eltern in P.; das Wohnhaus liegt am Ende des Ortes an der Strasse, jenseits der Strasse führt eine Schleppbahn in die Hüttenwerke. Zwischen der Strasse und der Bahn befindet sich ein Lattenzaun, jedoch gerade nur so weit, als auf der anderen Seite das Haus reicht; weiterhin besteht (respective bestand) die Abgrenzung blos aus auf Pfählen ruhenden Balken. Am 25. August 1896 gegen 3 Uhr Nachmittags waren die Eltern mit der Genannten, welche damals im Alter von nicht ganz $1^{3}/_{4}$ Jahren stand und mit noch einem Kinde in dem hinter dem Hause gelegenen Hofe. Die Mutter ging sodann in das Haus (um im Wohnzimmer etwas zu besorgen) und gleich darauf lief auch die kleine M. der Mutter nach in das Haus. Der Vater ahnte keine Gefahr, da er meinte, das Kind sei bei der Mutter. Die Mutter ihrerseits hatte nicht bemerkt, dass das Kind ihr nachgelaufen war und wähnte dasselbe beim Vater. Beide waren umso beruhigter, als sie die Hausthür vorher geschlossen hatten. Trotzdem muss diese mittlerweile (wahrscheinlich von einem Bettler) geöffnet und offen gelassen worden sein, denn das Kind gelangte um 3 Uhr auf die Bahnstrecke, gerade in dem Momente, als ein Zug herauffuhr. Nach Aussage des Locomotivführers erblickte er das Kind in einer Entfernung von zehn bis fünfzehn Meter vor der Locomotive. Trotz Bremsens wurde das Kind von der Locomotive erreicht und demselben der rechte Oberschenkel zerschmettert, so dass das rechte Bein amputirt werden musste. Das eingeleitete Strafverfahren wurde hinsichtlich der Bahnbediensteten eingestellt; die Eltern wurden zwar der Uebertretung der §§ 376, 335 St. G. (Unterlassung der schuldigen Aufsicht bei Kindern) angeklagt, jedoch freigesprochen.

Das Handelsgericht in Prag gab mit Urtheil vom 5. Mai 1899 Cg. IV. 17/99 der Klage Folge, verurtheilte das Eisenbahnärar zur Leistung eines Schmerzensgeldes von 1500 fl. und zur Leistung einer lebenslänglichen Rente, und zwar im Betrage von 30 kr. täglich bis zum erreichten vierzehnten Lebensjahre [32]) und weiterhin im Betrage von 1 fl. täglich. Die Begründung der Ersatzpflicht lautet: „Das Gesetz erfordert den genauen Beweis, dass das Verschulden des Beschädigten sein eigenes war, um die Schuld als seine eigene auf ihn wälzen zu können; hiernach ist auf Grund der humanen Tendenz des Haftpflichtgesetzes jeder Zweifel zu Gunsten des Beschädigten zu lösen. Aus diesem Grunde kann der Schadenersatzanspruch wegen Verletzung eines durch unvernünftiges Handeln von einem Unfall betroffenen Kindes blos infolge der Einwendung, dass die Eltern wegen ungenügender Aufsicht ein Ver-

[32]) Kosten der erschwerten Erziehung; vgl. Entscheidung Nr. 8512 Gl.-U.-W., S. 358.

schulden trifft, nicht zurückgewiesen werden. Dem kaum etwas über zwanzig Monate alten Kinde kann eine Schuld bezüglich seiner angeblich verschuldeten Handlungsweise nicht beigemessen werden und es kann ein eventuelles Verschulden der Eltern (welches in unserem Falle ausgeschlossen zu sein scheint) nicht als eigenes Verschulden der M. H. angesehen werden. Das Haftpflichtgesetz kennt nur das Verschulden des Beschädigten selbst, von einem solchen kann jedoch bei einem zwanzig Monate alten Kinde keine Rede sein".

Das Oberlandesgericht verwarf die Klage mit Entscheidung vom 6. Juli 1899 Bc. IV. 148/99 aus nachstehenden Gründen: „Ein Verschulden im Sinne des § 1294 a. b. G. B., das ist ein Mangel der gehörigen Aufmerksamkeit, kann nur dem zugerechnet werden, wer überhaupt im Gebrauche seines Verstandes ist, daher keineswegs einem Kinde, welches ihn nicht hat, sondern denjenigen Personen, welchen laut der §§ 139 und 1309 a. b. G. B. die Obsorge über das Kind obliegt und welche daher, die rechtliche Persönlichkeit des Kindes ergänzend, mit ihm eine Persönlichkeit darstellen. Das Berufungsgericht hält im Grunde der vorgelegten Strafacten und des von dem Eisenbahnamte mit dem Eisenbahnpersonale aufgenommenen Protokolles vom 26. August 1896 für erwiesen, dass die Begrenzung der aus dem Hüttenwerke in die Bahnstation P. führenden Schleppbahn an der Unglücksstelle und Fahrtbetrieb auf dieser Bahn am 25. August 1896 Nachmittags den Vorschriften der Art. 5, 29 und 10, Punkt 24 der Verordnung des Handelsministeriums vom 1. August 1883 Nr. 24932 über den Verkehr der Localbahnen vollkommen entsprochen, sowie auch dass die Angestellten des geklagten Eisenbahnärars, kaum dass sie die minderjährige M. H. in einer Entfernung von blos zehn bis fünfzehn Metern vor der Locomotive des aus sieben Waggons bestehenden Zuges erblickten, ohne Verzug sogleich Alles veranlassten, was unter diesen Umständen zur Erhaltung des Kindes überhaupt nur möglich war, und kam auf Grund dessen zu der Ueberzeugung, dass die minderjährige M. H. einzig und ausschliesslich durch das Verschulden derjenigen Personen den Unfall erlitt, deren Pflicht es war, über die Sicherheit des Kindes zu wachen, und es unter den gegebenen Verhältnissen so zu bewachen, dass es nicht auf die Strecke der Schleppbahn gelangen könne[33]). Die Klagspartei kann nicht mit Erfolg geltend machen, dass der Strafrichter die Eltern der Minderjährigen von der Anklage wegen der Uebertretung gegen die Sicherheit des Körpers gemäss §§ 376 und 335 St. G. loszählte, weil die strafrechtliche Zurechnung von anderen Grundsätzen beherrscht wird und ein freisprechendes strafgerichtliches Urtheil, wie aus der Bestimmung des § 268 C. P. O. hervorgeht, der civilgerichtlichen Entscheidung nicht präjudiciren kann"[34]).

[33]) Vgl. oben Note 1. Die Schlussfolgerung: weil die Bahnunternehmung den Unfall nicht verschuldete, haben ihn einzig und allein die Eltern verschuldet, ist nicht gerechtfertigt.

[34]) Interessant ist, dass in dem Falle der „Unterlassung der schuldigen Aufsicht bei Kindern" (§ 376 St. G.) die strafrechtliche und civilrechtliche Imputabilität die gleiche sein muss; denn ein nicht strafbares (blos civilrechtliche Folgen nach sich ziehendes) Unterlassen der schuldigen Aufsicht ist, wenn eine Körperverletzung erfolgte,

Der Oberste Gerichtshof stellte mit Entscheidung vom 28. November 1899 Z. 13339 das erstrichterliche Urtheil wieder her. In den Gründen wird angeführt: „Das geklagte Eisenbahnärar hätte, um sich vom Klagsanspruche zu befreien, zum mindesten einen der im § 2 des Haftpflichtgesetzes angeführten Umstände zu beweisen.

Belangend den unabwendbaren Zufall, welcher nach den im § 1 eingeklammerten Worten durch eine höhere Gewalt veranlasst worden sein muss, hat das geklagte Aerar eine solche nicht behauptet, vielmehr seine Vertheidigung auf das Verschulden der Eltern der beschädigten Klägerin gestützt; von einer höheren Gewalt kann nach der Lage des Falles überhaupt keine Rede sein.

Aber auch die unabwendbare Handlung eines Dritten wurde geklagterseits nicht behauptet, da das Verschulden der Eltern der Beschädigten in einem Mangel an Aufsicht oder in einer Unterlassung gelegen sein soll, das Gesetz aber keineswegs, wie in der Revisionsbeantwortung angeführt wird [35], ein unabwendbares Verschulden der dritten Person, sondern ausdrücklich eine unabwendbare Handlung derselben zur nothwendigen Voraussetzung hat, unter welche Bestimmung aber eine blosse Unterlassung umsoweniger subsumirt werden kann, als die Aufzählung der im § 2 erwähnten Umstände mit Rücksicht auf die Worte „nur dann" und die Verbindung der einzelnen Umstände mit dem Wörtchen „oder" offenbar eine taxative ist, sohin eine analoge Anwendung auf dort nicht ausdrücklich angeführte Umstände nicht zulässt [36].

Es erübrigt sohin noch die Erörterung der Frage, ob der dritte, in der citirten Gesetzesstelle vorgesehene Fall, nämlich jener eines Verschuldens der Beschädigten vorliege. Mit Recht betont das Berufungsgericht, dass ein Verschulden im Sinne des § 1294 a. b. G. B. bei einem Kinde, das den Verstandesgebrauch nicht hat, nicht vorliegen könne; schon daraus ergiebt sich, dass die Beschädigte an dem Unfalle ein Verschulden nicht treffen könne, ein allfälliges Verschulden ihrer Eltern ist aber gewiss nicht ihr Verschulden. Richtig ist wohl, dass der gesetzliche Vertreter des Kindes bei Rechtshandlungen desselben dessen mangelnden Willen ergänzt und infolge dessen die im Namen des Kindes gesetzten Rechtshandlungen als Rechtshandlungen des Letzteren gelten; dies lässt sich jedoch auf eine ein Verschulden des Unmündigen begründende Handlung nicht ausdehnen, da die Verpflichtung des Kindes durch Handlungen des Vertreters voraussetzt, dass die Handlungen im Namen des Letzteren oder doch wenigstens für dasselbe vorgenommen

---

nicht denkbar. Erklärt der Civilrichter, dass die Eltern die Schuld tragen, so erklärt er hiermit implicite das freisprechende strafgerichtliche Urtheil für irrthümlich.

[35]) Die betreffende Stelle lautet: „Wenn man aber dafürhalten sollte, dass die Eltern dem minderjährigen Kinde gegenüber für dritte Personen anzusehen sind, so handelt es sich vom Standpunkte der Bahn offenbar um ein unabwendbares Verschulden einer dritten Person".

[36]) Es liegt hier der oben erwähnte Gesichtspunkt zugrunde, demgemäss die Auslegung eher zu Gunsten des Beschädigten als des Unternehmers statthat. Vgl. Eger S. 124.

wurden, die Voraussetzung aber bei der vorliegenden Unterlassung der Eltern der Beschädigten nicht zutrifft, und kann demnach von einer Personenidentität zwischen der Beschädigten und deren Eltern bezüglich der das Verschulden der Ersteren nach der Behauptung des geklagten Aerars begründenden Unterlassungen umsoweniger die Rede sein, als der in dem Urtheile des Berufungsgerichtes citirte § 1309 a. b. G. B. wohl bestimmt, dass eine schädigende Handlung des Kindes unter Umständen als Verschulden der mit der Aufsicht über dasselbe betrauten Personen gelten könne, keineswegs aber, dass ein Verschulden der Aufsichtspersonen ein Verschulden des Kindes begründe.

Da nun auch eine anderweitige gesetzliche Bestimmung in der Richtung, dass das Kind das Verschulden seiner Eltern zu verantworten hätte, nicht besteht, eine solche Verantwortung vielmehr dem im § 20 a. b. G. B. ausgesprochenen Grundsatze des den dort erwähnten Personen gewährten besonderen gesetzlichen Schutzes geradezu widersprechen würde, liegt auch ein Verschulden der Beschädigten an der ihren Anspruch begründenden Ereignung nicht vor und bleibt sohin im vorliegenden Falle die Regel des § 1 des citirten Gesetzes aufrecht, weshalb eine unrichtige rechtliche Beurtheilung der Sache seitens des Berufungsgerichtes und sohin der Revisionsgrund des § 503 Z. 4 C. P. O. vorliegt und die weitere Frage, ob thatsächlich ein Verschulden der Eltern der Beschädigten vorliege, ebenso unerörtert bleiben kann, wie der Revisionsgrund der Z. 3 des citirten Paragraphen, da schon aus dem Vorgesagten die Verpflichtung des geklagten Eisenbahnärars zur Schadenersatzleistung hervorgeht. Hierbei wird noch bemerkt, dass die im § 1309 a. b. G. B. vorgesehene Ersatzverpflichtung wegen Vernachlässigung der anvertrauten Obsorge zwar allenfalls ein Regressrecht des Geklagten gegenüber den Schuldtragenden begründen könnte, hier aber, wo es sich nicht um den Schaden, welchen ein Dritter durch das Kind erlitten hat, sondern um eine Beschädigung des Kindes selbst handelt, aus welcher diesem ein aus dem zur Anwendung gelangten Haftpflichtgesetze besonders geschützter Ersatzanspruch entstanden ist, nicht in Betracht kommt".

Was das Verschulden der Eltern anbelangt, so erblickt auch das deutsche Reichsgericht in Entsch. I Nr. 101 in demselben kein eigenes Verschulden des Beschädigten und erachtet, dass ein „Verschulden des Vaters höchstens für dessen persönliche, auf Ersatz der Cur- und Pflegekosten gerichtete Forderung von Erheblichkeit sein könnte". Dagegen geht (nach Bar in Grünhut's Zeitschrift IV S. 88 N. 97) die englische Praxis von dem Satze aus, dass Nachlässigkeit der Eltern juristisch der Nachlässigkeit des Kindes selbst gleichzusetzen ist, wogegen wiederum (nach demselben) die amerikanische Praxis auf die etwaige Culpa der Eltern keine Rücksicht nimmt, sondern einfach danach entscheidet, ob der Locomotivführer das Ueberfahren vermeiden konnte. Bar billigt (ebenso wie der von ihm citirte Wharton) die amerikanische Praxis. Auch von meinem Standpunkte stimme ich derselben zu, jedoch (für das Gebiet des Haftpflichtgesetzes) mit der Erweiterung, dass es nicht gerade darauf ankommt, ob der Locomotivführer den Unfall noch verhüten konnte, sondern ob der Unfall für die Eisenbahnunternehmung überhaupt „unabwend-

bar" war. Ist dies der Fall, so erfolgt allerdings die Exculpirung aus dem Gesichtspunkte der Unabwendbarkeit, keineswegs jedoch aus demjenigen des eigenen Verschuldens.

Nach der hier vertretenen Ansicht ist also die Einwendung des Verschuldens des Beschädigten bei einer Verletzung eines Unzurechnungsfähigen ausgeschlossen und die Eisenbahnunternehmung auf den Gegenbeweis der „Unabwendbarkeit" beschränkt[37]). Eine Ausnahme ist jedoch für den Fall zuzugeben, wenn „sich Jemand aus eigenem Verschulden in einen vorübergehenden Zustand der Sinnenverwirrung versetzt hat". Alsdann kann ihm, obzwar er bei dem unmittelbar causalen Verhalten unzurechnungsfähig war, dennoch ein Verschulden zugerechnet werden (§ 1307 a. b. G. B., § 236 St. G.)[38]).

[37]) Auch das Verhalten eines Unzurechnungsfähigen kann höhere Gewalt constituiren. Es liegt eben eine blinde Naturkraft vor. Vgl. Entsch. des deutsch Reichsger. XXI Nr. 4 und die daselbst citirten weiteren Entscheidungen, sowie Eger S. 118/119.

[38]) Vgl. den in Note 22 citirten Art. 4 des schweiz. Haftpflichtgesetzes.

Literatur.

I. Besondere eisenbahnrechtliche Schriften.

Curti, Dr. Eug. Untersuchungen über den Rückkaufswerth der Schweizerischen Nordostbahn. Zürich 1901. Zürcher & Furrer.

In dem unverkennbar mit grosser Sach- und Rechtskenntniss geschriebenen Buche weist der Verfasser einleitend darauf hin, dass es sowohl nach den Konzessionen, wie nach den allgemeinen Gesichtspunkten der Staatsklugheit, des Rechts und der Billigkeit Pflicht der Eidgenossenschaft sei, die Aktionäre im Rückkaufsfalle angemessen zu entschädigen. Er bestreitet nicht, dass der Bund nach den Konzessionen zum linienweisen Rückkauf der Bahn berechtigt sei, stellt jedoch überzeugend dar, dass wie für die Bahn wegen der sonst eintretenden Zerreissung ihres Netzes, so auch für den Bund aus eisenbahnpolitischen, volkswirthschaftlichen, finanziellen und betriebstechnischen Gründen der gleichzeitige freihändige Rückkauf aller Linien die richtigste Lösung sei. Indem sodann der Verfasser an der Hand der Konzessionen durch eingehende Berechnung des Rückkaufswerthes sowohl der gekündigten wie der nicht gekündigten Linien zur Ermittlung des Gesammtwerthes der Nordostbahn gelangt, giebt er der Hoffnung Ausdruck, dass es aus den angeführten Gründen zu einer für beide Theile annehmbaren Verständigung kommen werde.

Dr. Eger, Berlin.

van Citters, E., und **van Rosendaal, J. C. A.** Verzameling van Wetten, Besluiten enz. betreffende de Spoorwegen in Nederland. 1899. Haag 1900.

Eger, Dr. G., Reg.-R. Die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 nebst den Allgemeinen Zusatzbestimmungen und Abfertigungsvorschriften, auf der Grundlage des Deutschen Handelsgesetzbuchs vom 10. Mai 1897 erläutert. 2. Aufl. Berlin 1901. J. Guttentag.

An die Stelle der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 ist mit dem 1. Januar 1900 die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 getreten. Das Handelsgesetzbuch bildet die hauptsächlichste Grundlage der Verkehrsordnung. Daher musste die durch die Einführung des Bürgerlichen Gesetzbuchs nothwendig gewordene Emanation des neuen Handelsgesetzbuchs vom 10. Mai 1897, gültig vom 1. Januar 1900, den Erlass einer gleichzeitig in Kraft tretenden neuen Eisenbahn-Verkehrsordnung zur Folge haben; und zwar um so mehr, als durch die Abschnitte des neuen Handelsgesetzbuchs vom Frachtgeschäft (§§ 425—452) und über die Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen (§§ 453—473) die entsprechenden Vorschriften des alten Handelsgesetzbuchs formell und materiell in wesentlichen Beziehungen geändert worden sind. Nicht nur ist durch die Erhebung der Eisenbahn-Verkehrsordnung zur Rechtsverordnung ihr Rechtscharakter ein ganz anderer geworden, sondern es hat auch, um die erforderliche Uebereinstimmung des Handelsgesetzbuchs und damit auch der Verkehrsordnung mit den Normen sowohl des Bürgerlichen Gesetzbuchs wie auch des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr herbeizuführen, eine grosse Anzahl wichtiger Vorschriften der Verkehrsordnung grundsätzliche und einschneidende Aenderungen erfahren. Daher darf auch die vorliegende neue Auflage als eine völlig umgearbeitete und gänzlich veränderte bezeichnet werden. Vornehmlich sind die Vorschriften der neuen Eisenbahn-

Verkehrsordnung in ihrem engen Zusammenhange mit den zu Grunde liegenden Bestimmungen des neuen Handelsgesetzbuchs sowie die Unterschiede von den bisher geltenden Bestimmungen an der Hand der Materialien zum Gegenstande eingehender Erläuterungen gemacht worden. Hierbei haben die gesammte Rechtsprechung und Literatur, die Materialien des Handelsgesetzbuchs und der Verkehrsordnung, sowie die bezüglichen Gesetze, Verordnungen und Erlasse die sorgfältigste Berücksichtigung gefunden. Wie in der früheren Auflage sind auch in der vorliegenden den einzelnen Paragraphen der Verkehrsordnung die von der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen neu beschlossenen „Allgemeinen Zusatzbestimmungen" im Wortlaute zugesetzt und ferner die vom deutschen Verkehrsverbande neu vereinbarten „Allgemeinen Abfertigungsvorschriften" sowie alle bezüglichen Verordnungen des Bundesraths und Erlasse des Reichs-Eisenbahn-Amts eingehend benutzt, so dass sich bei jedem einzelnen Paragraphen der Verkehrsordnung das gesammte dazu gehörige Material übersichtlich vereinigt findet.

II. Mit dem Eisenbahnrecht im Zusammenhange stehende Schriften.

Mittelstein, Dr. M., Ob.-Land.-Ger.-R. Deutsches Binnenschiffahrtsrecht. Bd. II. Nicht-reichsrechtliche Bestimmungen. 2. Aufl. Leipzig 1900. Rossberg & Berger.

Das treffliche Werk des auf diesem Gebiete als Autorität rühmlichst bekannten Verfassers ist in der neuen Auflage in 2 Bände getheilt, von welchen der erste Band in 5 Abtheilungen (I—V) die reichsrechtlichen, der zweite Band in 3 Abtheilungen (VI—VIII) die nichtreichsrechtlichen Bestimmungen behandelt. Die wesentliche Vergrösserung und Umgestaltung des Werkes ist einerseits durch die Einführung des B.G.B. und des neuen H.G.B., andererseits durch die erhebliche Vermehrung der landesrechtlichen Bestimmungen herbeigeführt. Der zweite Band, welcher die landesrechtlichen Ausführungsbestimmungen (Abth. VI), die Vorschriften über die Binnenschiffahrt und Flösserei auf einzelnen Binnengewässern (Abth. VII) und die Verfrachtungsbedingungen (Abth. VIII) enthält, ist zweckmässig dem demnächst erscheinenden ersten Bande vorausgeschickt, weil der zweite Band das für den ersten Band heranzuziehende Material enthält und überdies kein Grund vorlag, die in seiner Art und Vollständigkeit einzig dastehende Sammlung landesrechtlicher Bestimmungen der Oeffentlichkeit bis zur Fertigstellung des ersten Bandes vorzuenthalten. Wir kommen nach Erscheinen des letzteren auf das vorzügliche und gediegene Werk nochmals zurück. Dr. Eger, Berlin.

R. Altsmann, Landgerichtsdirektor. Das Recht des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Ein kurzgefasstes Lehrbuch. Siebente unter Berücksichtigung der Preussischen Ausführungsgesetze überarbeitete Auflage. Zweite Sonderausgabe für Preussen. Berlin 1900. Carl Heymanns Verlag.

Der seltene Erfolg dieses Buches — vor kaum Jahresfrist erst ist es in erster Auflage erschienen — ist wohl verdient. Es ist in erster Linie für Gerichtsschreiber bestimmt, und demgemäss hat auch der Verfasser darauf verzichtet, eine wissenschaftlich vertiefte Darstellung zu geben. Die Controversen des Civilrechts und die doctrinäre Litteratur existiren für diese Arbeit nicht. Aber gerade in dieser selbstgewollten Beschränkung ist es ein vortreffliches Buch, das mehr hält, als es verspricht. Altsmann giebt eine knappe und klare Darstellung in möglichst wortgetreuem Anschlusse an die Sprache des Gesetzbuches selbst, er versteht es in ausgezeichneter Weise, die Bedeutung einer gesetzlichen Bestimmung durch einen kurzen Hinweis auf ihre praktischen Consequenzen aufzudecken und die abstracten Rechtsregeln durch

zahlreiche Beispiele aus dem täglichen Leben, die bei praktisch besonders wichtigen Materien, z. B. dem Mietsrechte, mit Recht etwas ausführlicher gehalten sind, dem juristisch weniger geschulten Leser anschaulich zu machen. Die letzten Auflagen haben durch eine ausreichende Berücksichtigung der preussischen Ausführungsbestimmungen noch an praktischem Werte gewonnen. Dr. Schindler, Berlin.

R. Altsmann, Landgerichtsdirektor. Die Nebengesetze des Bürgerlichen Gesetzbuchs und die preussischen Ausführungsgesetze nebst den Allerhöchsten Verordnungen und den Ministerialerlassen. Textausgabe mit kurzen Erläuterungen. Berlin 1900. Carl Heymanns Verlag.

Dieses Werk bildet die Ergänzung zu dem vorstehend besprochenen. Es will — nach des Verfassers Angabe — das zusammengehörige Material in einem handlichen Bande vereinigt darbieten. Demgemäss bringt es eine Zusammenstellung der Nebengesetze des B.G.B. (Reichs- und Preuss. Gesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit, Grundbuchordnung, Gesetz über die Zwangsversteigerung und Zwangsverwaltung nebst Einführungsgesetz) und der Preussischen Ausführungsgesetze zum B.G.B., zur Grundbuchordnung, zu dem Gesetze über die Zwangsversteigerung und Zwangsverwaltung, ferner der Preussischen Ausführungsverordnungen und Ministerialverfügungen. Am Schlusse des Bandes bringt A. den Abdruck des Preuss. Gerichtskostengesetzes vom 25. Juni 1895 und die Gebührenordnung für Notare vom 15. Juni 1898, beide in der neuen Fassung vom 6. Oktober 1899. Es wäre auch wünschenswert gewesen, das Deutsche Gerichtskostengesetz in seiner neuen Fassung, obgleich es nur unwesentlich geändert ist, in diesem Bande zu finden. Jedenfalls hätten aber wenigstens die Deutsche Gebührenordnung für Rechtsanwälte vom 7. Juli 1879 in der Fassung vom 20. Mai 1898 und das neue Preuss. Gesetz, enthaltend die landesgesetzlichen Vorschriften über die Gebühren der Rechtsanwälte und Gerichtsvollzieher, vom 27. September 1899 abgedruckt werden sollen; hoffentlich holt dies A. in der nächsten Auflage nach. Im Ganzen jedoch unterscheidet sich das vorliegende Werk vor anderen ähnlichen, die eine Zusammenstellung der vom 1. Januar 1900 ab geltenden Reichs- und Preuss. Landesgesetze mit den dazu gehörigen Verordnungen etc. geben, vorteilhaft dadurch, dass es unter Weglassung der älteren und der grösseren Gesetze, die sich in aller Händen befinden, nur die schwerer zu beschaffenden Nebengesetze und Verordnungen bringt. Dieser Umstand in Verbindung damit, dass die Erläuterungen sich im Allgemeinen auf die Verweisung auf einschlägige an andere Stelle gegebene Vorschriften beschränken, erhöht die Handlichkeit des Buches sehr. Ein gutes Register erleichtert die Orientirung. Dr. Schindler, Berlin.

Coermann, W., Kais. Amtsrichter. Reichsrechtliche Verjährungstafel. Hannover 1901. Helwing.

Das kleine Werk verfolgt den Zweck, für die einzelnen Rechtsansprüche alphabetisch nach den üblichen Stichworten geordnet die Verjährungsfristen unter Hinweis auf die bezüglichen Gesetzesstellen genau und übersichtlich anzugeben. Mit Rücksicht auf die zahlreichen wesentlichen Aenderungen, welche in Betreff des Beginns, Laufes, Ruhens und der Dauer der Verjährung durch das Bürgerliche Gesetzbuch, die Neben- und Ausführungsgesetze eingetreten sind, entspricht die Arbeit einem wirklichen Bedürfnisse und kann als praktisch äusserst brauchbar warm empfohlen werden. Dr. Eger, Berlin.

Kuhlenbeck, Dr. L., Rechtsanwalt. Das Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuche. Im Auftrage des Vorstandes des Deutschen Anwaltsvereins erläutert. Berlin 1901. Carl Heymanns Verlag.

Im Anschluss an seinen in den Jahren 1898 und 1899 in 2 Bänden erschienenen,

in dieser Zeitschrift Bd. XV S. 377 ff., XVII S. 200 besprochenen Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuche hat der Verfasser nunmehr auch das Einführungsgesetz einer gleich musterhaften und trefflichen Erläuterung unterzogen. An der vorliegenden Schrift sind die nämlichen grossen Vorzüge zu rühmen, welche die Arbeiten Kuhlenbeck's insbesondere für den Praktiker so werthvoll machen. Namentlich ist hervorzuheben, dass die bezüglichen Landesgesetze sowie die Ausführungsgesetze die sorgfältigste Berücksichtigung gefunden haben. Dr. Eger, Berlin.

Dr. A. Düringer, Ministerialrat, und **Dr. W. Hachenburg,** Rechtsanwalt. Das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 (mit Ausschluss des Seerechts). Zweiter Band. Drittes Buch des Gesetzes: Handelsgeschäfte. Erste Lieferung. Mannheim 1900. Verlag von J. Bensheimer.

Geraume Zeit nach Abschluss des ersten Bandes ist vor Kurzem wieder ein Heft der Oeffentlichkeit übergeben. Die Verfasser sind vom ersten Buche des Gesetzes unmittelbar zum dritten übergegangen, was bei der Selbständigkeit der einzelnen Bände ohne Schwierigkeiten geschehen konnte. Die Bevorzugung des dritten Buches über die Handelsgeschäfte vor dem zweiten über die Handelsgesellschaften ist durch das Bedürfnis der Praxis veranlasst und wird jedenfalls um so mehr Anklang finden, als die andern grossen Kommentare, insbesondere von Staub, Goldmann, z. Z. noch nicht bis dahin gelangt sind.

Handels- und bürgerliches Recht sind sich hier noch näher gerückt als im ersten Buche des Gesetzes; die Aufnahme der allgemeinen Bestimmungen der bisherigen Art. 278—336 in das B.G.B. hat Riesser zu dem bekannten Ausspruch von der Kommerzialisierung des bürgerlichen Rechts veranlasst. Durch die Entwicklung der allgemeinen Begriffe im vorliegenden Hefte wird daher zugleich ein Handbuch des einschlägigen bürgerlichen Rechts geschaffen. Nach einer Abgrenzung des Einflussgebiets des B.G.B.'s werden die Prinzipien der Rechtsgeschäfte systematisch entwickelt. Voraussetzungen, Wirksamkeit und Anfechtung der Rechtsgeschäfte, der Vertragsschluss, dessen Bedeutung und Wirkungen bei Erfüllung und Nichterfüllung, endlich die Schadensersatzpflicht in letzteren Fällen bilden neben der Lehre von der Beweislast den Hauptinhalt der einzelnen Abschnitte. W. Coermann, Mühlhausen.

Apelt, Dr. K., Geh. R. Das Kgl. sächsische Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege vom 19. Juli 1900. Leipzig 1901. Rossberg und Berger.

Arndt, A. Das Staatsrecht des Deutschen Reichs. Berlin 1901. Häring.

v. Blume, W. Das Recht der Anlieger an öffentlichen Strassen. Königsberg 1900. Hartung.

Dambach, O. Das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871. 6. Auflage. Herausgegeben von E. v. Grimm. Berlin 1901. R. Schoetz.

Doehn, Landrichter. Der Kaufmann und sein Recht. Leipzig 1901. Dietrich.

Derblich, L. Postrecht (Oesterreich). Wien 1901.

Evert, G., Ob.-Reg.-R. Handbuch des gewerblichen Arbeiterschutzes. 2. Ausgabe. Berlin 1900. Carl Heymann.

Fauner, Ferd. Die Arbeiter-Versicherungsgesetze. Ansbach 1901. C. Brügel & Sohn.

Hoffmann, A. Deutsches Zollrecht. I. Band. Leipzig 1900. Rossberg und Berger.

Hue de Grais, Graf. Grundriss der Verfassung und Verwaltung in Preussen und dem Deutschen Reiche. 6. Aufl. Berlin 1901. Jul. Springer.

Krüger, G. Die Haftung der juristischen Personen aus unerlaubten Handlungen nach gem. Recht und B.G.B. 1901.

Lass, Dr. L., Reg.-Rath. Strafrecht der Berufsgenossenschaften, nach dem Unfallversicherungsgesetz vom 30. Juni 1900. Berlin 1901. J. Guttentag.

Mahaut, A. Des transports, fleuves et canaux.

Parsons, A. and **Bertram, A.** The Workmen's Compensation Act. 1897 and 1900. W. Clowes.

v. Rohrscheidt, K., Reg.-R. Die Gewerbeordnung für das Deutsche Reich. 1. Lieferung. Leipzig 1901. C. L. Hirschfeld.

Senhouse, B. M. Minton. Workmen's Compensation Cases. vol. 2. W. Clowes.

Wengler, Alfred, Reg.-R. Elektrizität und Recht im Deutschen Reich. Leipzig 1900. Duncker & Humblot.

Woedtke, E. v. Invalidenversicherungsgesetz vom 13. Juli 1899. 8. Aufl. Berlin 1901. J. Guttentag.

III. Abhandlungen aus Zeitschriften.

Appelius, Land.-Assess. Die Schiedsgerichte der Arbeiterversicherung. (Pr. Verw.-Bl. XXII. Nr. 12 S. 149.)

Arndt, Dr. A., Prof. Geh. R. Was sind Verwaltungsvorschriften? (Das Recht. 1901 Nr. 5.)

v. Bar, Dr. L., Prof. Zur Frage des Rückerwerbs von Strassenbahnen (Kleinbahnen) durch die betheiligten Gemeinden. (Die Nation. 1900. Nr. 4.)

Bornhak, Dr. Conrad, Prof. Die Rechtsgültigkeit der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (Pr. Verw.-Bl. XXII. Nr. 15 S. 188.)

Calmar, L. Die Tariffragen im Internat. Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. (Zeitung des Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1900. Nr. 100.)

— Das internationale Uebereinkommen des Eisenbahn-Frachtverkehrs. (Allg. Tar.-Anz. XX 1901. Nr. 1.)

Dr. Delius, Landrichter. Das Gesetz, betr. die Hinterziehung und Ueberhebung von Verkehrsabgaben, vom 2. Mai 1900. (Pr. Verw.-Bl. XXII Nr. 16 S. 197.)

Eger, Dr. G., Reg.-R. Zwei kleinbahnrechtliche Fragen: I. Die Konzessionsdauer und der Erwerb von Strassen- und Kleinbahnen. II. Die Besteuerung der Strassenbenutzungsverträge. (Mitth. des Ver. Deutsch. Strassenb.- und Kleinb.-Verw. 1901. Heft 1 S. 33.)

— Der Ersatz des vollen Schadens bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn. Nach § 88 Eisenb.-Verk.-Ord. (Zeitg. des Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. XLI Nr. 17.)

— Der Personenbeförderungsvertrag der Eisenbahn nach dem neuen Handelsgesetzbuche und der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (Deutsch. Jur.-Zeitg. VI Nr. 5.)

— Die Verpflichtungen der Kleinbahnen gegenüber der Postverwaltung. (Mitth. d. Ver. Deutsch. Strassen- und Kleinb.-Verw. 1901 Nr. 3.)

— Die definitive Feststellung des Planes im Preussischen Enteignungsverfahren. (Pr. Verw.-Bl. XXII Nr. 16. 18, 21.)

Feistmantel, Dr. H. v. Der Prozess der Bau- und Betriebsgesellschaft der Wiener Strassenbahnen. Berlin 1900.

Fischer. Die Innehaltung der durch das Kleinbahngesetz gezogenen Kompetenz-Grenzen durch die konzessionirenden und Aufsichtsbehörden. (Mitth. d. Ver. Deutsch. Strassenb.- u. Kleinb.-Verw. 1901. Heft 1 S. 19.)

Gerstner, Dr. Th. Die Rechtsgültigkeit der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1900 Nr. 101.)

v. Grimm. Die Haftung der nichtrichterlichen Beamten wegen Verletzung der Amtspflicht. (Arch. f. Post u. Telegr. 1901 Nr. 1.)

Hagena, O. Das Eisenbahnfrachtrecht seit dem Berner Internat. Uebereinkommen. (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1900 Nr. 101.)

Hilse, Dr. B. Der Rechtsweg über Streitfragen aus der Unfallversicherung. (Jur. Wochenschr. Jahrg. 29. Nr. 29.)

— Prozessrechtliche Grundsätze der Unfallversich.-Gesetze v. 30. Juni 1900. (Zeitschr. f. d. Civ.-Prozess etc. XXVIII. Heft 1.)
— Die Entfernung von Personen aus Strassenbahnwagen. (Zeitschr. f. d. ges. Lok.- u. Strassenb.-Wes. (Jahrg. 19. Nr. 3.)
Hilse, Dr. K., Prof. Die Kleinbahnen unter der Herrschaft des bürgerl. Gesetzbuchs (Deutsch. Str.- u. Kleinb.-Zeitg. XIII Nr. 52.)
— Zur Belastung der Kleinbahnen zu Gunsten der Reichspost. (Zeitschr. f. d. ges. Lok.- u. Strassenb.-Wes. XIX Nr. 3.)
Harburger, Dr., Ob.-L.-Ger.-R. u. Prof. Ist die Eisenbahn-Verkehrsordnung rechtsungültig? (Deutsch. Jur.-Zeitg. IV Nr. 3.)
Kern, Rechtsanw. Haftung für Unfälle bei Benutzung öffentlicher Strassen durch die Kleinbahnen. (Zeitschr. f. Klein- u. Strassenb. 1901 Nr. 2 S. 99.)
Laband, Dr. P., Prof. Ist die Eisenbahn-Verkehrsordnung rechtsgültig? (D. Jur.-Zeitg. V 1900 Nr. 24 S. 509.) Entgegnung (VI Nr. 3.)
Mayer, Otto. Eisenbahn- und Wegerecht, an einem Rechtsfalle erläutert. (Arch. f. öffentl. Recht XV Heft 4.)
Müller. Der Begriff der unerlaubten Handlung im Sinne des bürg. Ges.-Buchs. (Seuffert's Bl. f. Rechtsanwendg. Jahrg. 65 Nr. 22.)
Muschweck, G. Lieferfrist und Lieferfristüberschreitung im Güterverkehre. (Spedit.- u. Schiff.-Zeitg. VIII Nr. 48, 49.) — Anweisungen und Verfügungen. (IX Nr. 11.)
— Die Frachtzuschläge im internationalen Güterverkehr. (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1901 Nr. 19, 20.)
Pechmann, Frhr. v. Das Gesetz, betr. die gemeinsamen Rechte der Besitzer von Schuldverschreibungen. (D. Jur.-Zeitg. V 1900 Nr. 24 S. 510.)
Reindl, Dr. M. Ist die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 rechtsgültig erlassen? (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1901 Nr. 5.)
Riesenfeld, Dr. E. Ueber die Beziehungen zwischen Eisenbahntarifen und Handelsverträgen. (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1901 Nr. 1.)
Rumpelt, Dr. A., Geh. Reg.-R. Die Neugestaltung des sächsischen Baurechts. (Fischer's Zeitschr. XXII S. 1 ff.)
Zander, Rechtsanw. Handelsgebräuche im Transportgewerbe. (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. IX Nr. 10, 11.)
Ist der Spediteur verpflichtet, ausländische Gesetze zu kennen? (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. VIII Nr. 45.) — Die Haftung des Spediteurs und Frachtführers. (VIII Nr. 52.) Die neue Eisenbahn-Verkehrsordnung. (IX Nr. 4.) Die Haftpflicht wegen versäumter Lieferfrist. (IX Nr. 10.)
Ungültige Tarifbestimmung. (Allg. Tarif-Anz. XIX Nr. 44.)
Das schweizerische Bundesgesetz, betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen. (Schweiz. Bauzeitg. Bd. 37 Nr. 2.)
Neues Reglement, betreffend die Nebengebühren und den einheitlichen Text für die gemeinschaftlichen Tarifbedingungen aller Specialtarife auf den französischen Eisenbahnen. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. VIII Nr. 12 S. 432.)
Arbeitsausschüsse (comités de travail) und Schiedsgerichte (conseils de prud'hommes) bei den französischen Staatsbahnen. (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. XLI Nr. 16.)
Railway bills for 1901. (Railway News. London 1900. Nr. 1927.) Private bills for 1901. (Nr. 1927.)

IV. Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Bek. d. Reichskanzlers v. 14. November 1900, betr. Aenderungen der Militär-Transport-Ordnung. (Eisenb. Verordn.-Bl. 1900 S. 548 R. G. Bl. S. 1011.) — vom

24. Dezember 1900, betr. Aenderungen der Anlage B (Nr. XLIV a.) der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (R.G.Bl. 1901 S. 1.)

Frankreich. Verordnung v. 27. Oktober 1900, betr. die Erhebung von Nebengebühren bei den französischen Haupteisenbahnen. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. Jahrg. IX Nr. 1 Anlage S. 2 ff.)

— Minist.-Erl. vom 27. Oktober 1900, betr. die Genehmigung von allgemeinen Bedingungen der Frachtgut-Spezialtarife. (Nr. 2 Anlage S. 22 ff.)

Japan. Gesetz vom 14. September 1900, betr. Japanische Gesellschaften zum Bau von Eisenbahnen im Auslande. (Japan. Staats-Anz. v. 15. September 1900.)

Oesterreich-Ungarn. Erlass des k. k. Ministerium des Innern vom 15. September 1900, betr. Kompetenz und Vorgehen der politischen Behörden in Fällen von Uebertretungen der Eisenbahnbetriebsordnung. (Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. 1900 Nr. 132.)

Preussen. Erl. d. Minist. d. öffentl. Arb. v. 17. Oktober 1900, betr. Umfang der Verpflichtung des Eisenbahnunternehmers zur Zahlung der Kosten im Genehmigungs- und Enteignungsverfahren. (Eisenb. Verordn.-Bl. S. 509.) — 24. Oktober 1900, betr. Ablösung der Verpflichtung des Eisenbahnfiskus zur Betheiligung an der Unterhaltung infolge des Bahnbaues verlegter oder veränderter öffentlicher Wege. (S. 511.) — 26. Oktober 1900, betr. die zur Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für Eisenbahnen erforderliche Vornahme von Handlungen auf fremdem Grund und Boden. (S. 521.) — vom 31. Oktober 1900, betr. Sicherheitsstellungen. (S. 524.) — vom 8. November 1900, betr. Muster zu Genehmigungsurkunden für die Ausgabe von Schuldverschreibungen auf den Inhaber durch Eisenbahngesellschaften. (S. 527.) — 18. November 1900, betr. Anzeige über Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen. (S. 547).

— Erl. d. Minist. d. öffentl. Arb. v. 29. November 1900, betr. Verzögerungen bei Auszahlung der Entschädigungen für die Abtretung des zu Eisenbahnzwecken erforderlichen Grund und Bodens. (Eisenb.-Verordn.-Bl. S. 562.)

— Erlass v. 24. September 1900, betr. Ausführ.-Vorschr. f. staatliche Unfallversicherung in Bezug auf die Betriebe der Staatsbauverwaltung. (Min.-Bl. d. i. V. S. 233.)

— Erl. d. Minist. d. Finanzen, der öffentl. Arb. u. des Innern vom 9. Januar 1901, betr. Gewährung freier Fahrt auf Kleinbahnen an Staatsbeamte. (Zeitschr. f. Kleinb. VIII S. 218.

— Erl. d. Minist. d. öffentl. Arb. v. 21. November 1900, betr. Mitwirkung der Kgl. Eisenb.-Direktionen bei der Planfeststellung von Kleinbahnen im Enteignungsverfahren. (Eisenb.-Verordn.-Bl. S. 591. Zeitschr. f. Kleinb. VIII S. 138.) — 28. November 1900, betr. Stempelpflichtigkeit von Privatanschlussverträgen. (S. 138.) — 29. November 1900, betr. Aenderung der Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu § 8 Abs. 1 u. § 9 des Ges. über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen. (S. 139.) — 27. Dezember 1900, betr. die Uebertragung der Rechte und Pflichten von Polizeiexekutivbeamten auch die Angestellten von Kleinbahnen. (S. 216.)

Sachsen, Königreich. Erl. d. Minist. d. Innern v. 16. November 1900, betr. Benutzung öffentlicher Strassen für die Anlage von Strassenbahnen. (Zeitschr. f. Kleinb. VIII S. 140.)

Spanien. Königl. Erl. v. 26. Juli 1900, betr. die Einführung der westeuropäischen Zeit. (Gaceta de Madrid vom 28. Juli 1900.)

Württemberg. Erl. v. 29. August 1900, betr. Herstellung von Privattelegraphen und Privatfernsprechanlagen. (Amtsbl. d. Minist. d. Innern 1900 S. 317.)

— Erl. v. 29. August 1900, betr. Herstellung von elektrischen Starkstromanlagen. (S. 319.)

Buchdruckerei Maretzke & Märtin, Trebnitz in Schles.

Entscheidungen.

Nr. 185. Ergänzungsbeschluss des Provinzialraths der Provinz Schlesien.

Vom 5. Dezember 1898.

§§ 6, 7 Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892. Bedingungen des Wegeunterhaltungspflichtigen betreffend Mitbenutzung der Linien, Anlegung von Weichen und spätere Betriebsverbesserungen.

Streitig ist unter den Parteien zunächst die Frage, ob der Strassenbahngesellschaft eine Auflage dahin gemacht werden muss, dass sie die Mitbenutzung der genehmigten Strassenbahnlinien neuen Unternehmungen bis zu 600 m zu gestatten habe. Auf die von der Strassenbahngesellschaft hierbei gemachten Rechtsausführungen, dass es überhaupt gesetzlich nicht zulässig sei, einem Unternehmer auf Grund der §§ 6 und 7 des Gesetzes vom 28. Juli 1892 eine Auflage der hier in Rede stehenden Art zu machen, braucht nicht näher eingegangen zu werden. Denn die geforderte Auflage ist ohnehin sachlich nicht für gerechtfertigt anzusehen. Mit Recht macht schon der Bezirksausschuss darauf aufmerksam, dass der elektrische Betrieb einer Strassenbahn, soweit die Gleisanlage in Betracht kommt, eine Strasse nicht in anderer Weise in Anspruch nimmt als der Dampfbetrieb. Insofern kann eine Veranlassung dazu, dem Unternehmer bei Einrichtung des elektrischen Betriebes hinsichtlich der Mitbenutzung der Gleise durch andere Unternehmer schwerere Bedingungen als früher aufzuerlegen, nicht anerkannt werden. Im Uebrigen ist auch nicht ersichtlich, inwiefern die Verkehrsbedürfnisse in Beuthen O. S. dazu nötigen sollten, dem Unternehmer eine so weitgehende Verpflichtung zur Mitbenutzung seiner Geleise für andere Unternehmer aufzuerlegen. Vielmehr ist es bei der Länge der die Stadt Beuthen durchschneidenden Trace der Strassenbahn ausreichend, wenn die Mitbenutzung der Gleisanlagen derselben auf eine Länge von 300 Metern anderen Unternehmern vorbehalten bleibt.

Was den zweiten Punkt des angefochtenen Beschlusses anbelangt, so ist nach dem Gutachten des zugezogenen Sachverständigen davon

auszugehen, dass die Anlegung einer neuen Weiche vor Pogodas Gasthaus nothwendig ist. Ein dahingehendes Projekt hat auch bereits die Genehmigung der Landespolizeibehörde gefunden. Es steht daher nichts im Wege, eine derartige Auflage auch in dem vorliegenden Verfahren zu machen. Bei der Anlage dieser Weiche ergiebt sich die Nothwendigkeit, die Königshütter Chaussee von der Dyngos-Strasse bis zur Eisenbahnunterführung nach Westen bis an die festgestellte Fluchtlinie zu verbreitern. Hierzu wird die Strassenbahngesellschaft für verpflichtet anzusehen sein, da die Anlegung der Weiche und die Verbreiterung der Strasse nach der einen Seite hin lediglich durch die Strassenbahnanlage nothwendig wird. Die Beschwerde der Unternehmerin ist also thatsächlich unbegründet, sodass es einer weiteren Prüfung der Frage nicht bedarf, ob die nach Ablauf der Beschwerdefrist eingegangene Beschwerde überhaupt noch berücksichtigt werden kann.

Im Uebrigen kann aber nicht anerkannt werden, dass die nach dem neuen Fluchtlinienplan projektirte Verbreiterung der Königshütter Chaussee an der fraglichen Stelle lediglich oder im Wesentlichen durch den Strassenbahnbetrieb bedingt wird. Es rechtfertigt sich daher nicht, der Unternehmerin, abgesehen von den bereits oben erwähnten, die Gesammtkosten der Durchführung des Fluchtlinienplanes für die Königshütter Chaussee zur Last zu legen. Falls die Stadt einen Anspruch hierauf bereits unter den früheren vertraglichen Abmachungen herleiten könnte, würde dem der vorliegende Beschluss nicht entgegenstehen. Eine dahingehende Verpflichtung jetzt neu zu konstituiren, liegt keine Veranlassung vor.

Auch hinsichtlich des letzten streitigen Punktes, ob der Strassenbahngesellschaft die in den letzten beiden Absätzen des § 10 a des Vertrags-Nachtrages formulirten Auflagen zu machen sind, ist der Provinzialrath den Ausführungen des Bezirksausschusses beigetreten. Derselbe macht mit Recht geltend, dass durch die von dem Magistrate geforderte Auflage der Strassenbahngesellschaft eine Verpflichtung zugemuthet würde, deren Tragweite sich gar nicht übersehen liesse, und die leicht die finanzielle und technische Leistungsfähigkeit der Gesellschaft in Frage stellen könnte. Zwingende Gründe, welche es ungeachtet dessen als nothwendig erscheinen liessen, der Gesellschaft die beantragte Auflage zu machen, liegen nicht vor und sind insbesondere nicht aus dem von dem Magistrate nach dieser Richtung hin gemachten Anführungen zu entnehmen. Die von dem Bezirksausschuss angeführten Erwägungsgründe müssen vielmehr umsomehr als massgebend bezeichnet werden, als anzunehmen ist, dass die Gesellschaft wirkliche Verbesserungen des Betriebes schon von selbst einführen wird, und als ferner, falls die

jetzige Betriebsart wirkliche Uebelstände zeitigen sollte, denen durch eine Aenderung des Betriebes abzuhelfen sein würde, dem im polizeilichen Wege ausreichend Rechnung getragen werden könnte. Der Stadtgemeinde schon jetzt Rechte einzuräumen, deren Umfang und Tragweite sich gar nicht bestimmen lässt, kann nicht für gerechtfertigt erachtet werden.

Nr. 186. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 5. April 1899.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV. Nr. 29. S. 710.)

Begriff des eigenen Verschuldens gemäss §§ 1, 2 des Oesterr. Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869.

I. Die freiwillige Fortsetzung der Arbeit am Stationsplatze seitens eines Arbeiters während der von der Bahnverwaltung festgesetzten Arbeitspausen begründet an sich allein, wenn nicht ein ausdrückliches Arbeitsverbot für diese Zeit besteht, noch kein die Haftpflicht der Bahnverwaltung ausschliessendes Verschulden des betreffenden Arbeiters an dem ihm in der Arbeitspause zustossenden Unfalle.

II. Zur Beurtheilung der Frage, ob bei einer Verschiebung seitens der Bahnorgane instructionsgemäss vorgegangen wurde, ist die Durchführung eines Sachverständigenbeweises nicht erforderlich.

Nr. 187. Entsch. des Württembergischen Verwaltungs-Gerichshofes.

Vom 12. Juli 1899.

(Fischer's Zeitschr. f. Prax. u. Gesetzg. der Verwaltung. Bd. 22. Heft 2/3. S. 144.)

Zulässigkeit der Enteignung für Zweiggleisanlagen zu privaten Zwecken an einer mit dem Enteignungsrecht ausgestatteten öffentlichen Eisenbahn.

Gaupp, württemb. Staatsrecht S. 186 äussert sich dahin:

„Die Abtretung für die genannten Zwecke muss nothwendig sein; hierunter ist jedoch nicht eine absolute Nothwendigkeit zu verstehen, es genügt vielmehr, dass das öffentliche Wohl das Unternehmen selbst erfordert und dass ein dringendes Bedürfniss oder überwiegende Zweckmässigkeit für die gewählte konkrete Ausführung desselben vorliegt".

Dieser Begriff der relativen Nothwendigkeit ist auch zur Anwendung zu bringen bei der im vorliegenden Streitfalle zu entscheidenden Frage, ob sich die durch die K. Verordnung grundsätzlich zugelassene Enteignung auf die für das fragliche Anschlussgleis erforderliche, im Eigenthum des Beschwerdeführers befindliche Grundfläche erstreckt. Nach dem Wortlaut des Art. 5 des Zwangsenteignungsgesetzes erstreckt sich die Enteignung insbesondere „auf die Abtretungen, welche nothwendig sind zur planmässigen Herstellung derjenigen Anlagen (Gebäude, Einrichtungen und Nebenanlagen), welche der Zweck des Unternehmens

erfordert". Hierzu ist in dem Bericht der Justizgesetzgebungskommission der Kammer der Abgeordneten zutreffend bemerkt:

„Sollte eine Erweiterung des Unternehmens später sich als im öffentlichen Interesse nothwendig herausstellen (Erbreiterung von Bahnanlagen, Bahnhöfen u. dergl.), so ist zur zwangsweisen Durchführung eine neue Verleihung des Enteignungsrechts und ein wiederholtes Enteignungsverfahren erforderlich. Wenn aber die Ausführung der betreffenden Anlagen schon in dem ursprünglichen Plane vorgesehen, z. B. ein zweites Gleis projektirt oder bei Bahnhofanlagen eine voraussichtlich spätere Verkehrssteigerung mit in Rechnung gezogen war, so unterliegt der hierzu erforderliche Grund und Boden der ursprünglich gewährten Zwangsenteignung, auch wenn die Ausführung der Anlagen einer späteren Zeit vorbehalten bleibt. Was überhaupt unter den Begriff der durch den Zweck des Unternehmens erforderten Anlagen fällt, lässt sich, insbesondere für grosse Unternehmungen, Eisenbahnen und dergleichen im Einzelnen nicht feststellen. Hierunter sind jedenfalls diejenigen Anlagen zu subsumiren, welche zur Erreichung des allgemeinen Zweckes des Unternehmens nothwendig sind, nicht aber solche, welche besonderen Privatinteressen des Unternehmers dienen. Was in die eine oder andere Kategorie fällt, wird freilich vielfach zweifelhaft sein, diese Zweifel können nicht im Gesetze, sondern nur durch die sorgfältigen und gewissenhaften Erwägungen der Enteignungsbehörde im einzelnen Falle gelöst werden".

Stellt man sich auf diesen Standpunkt und erwägt man, dass zumal in einer so gewerblichen Stadt, wie Heilbronn, eine zweckmässige Bahnhofsanlage den thunlichst erleichterten Verkehr mit benachbarten grossen Gewerbebetrieben voraussetzt, welche in hervorragendem Masse auf die Benützung der Eisenbahn angewiesen sind und daher derselben erhebliche Einnahmen zuführen; dass ferner, wie in den Gründen der Entscheidung der Enteignungsbehörde überzeugend ausgeführt ist, ein von der K.'schen Fabrik zur Verbindung mit dem Anschlussgleise anzulegendes Privatgleis von der Eisenbahnverwaltung und anderen Interessenten unter Umständen mitbenützt werden kann; dass insbesondere durch ein solches Anschlussgleis der Eisenbahnverwaltung auf dem im Raume nach den örtlichen Verhältnissen bei gesteigertem Verkehre beschränkten Bahnhofe die sonst erforderlichen Abstellgleise für die K.'sche Fabrik erspart werden: so ist der Nachweis als erbracht anzusehen, dass das von dem Beschwerdeführer beanstandete Anschlussgleis zu den Anlagen im Sinne des Art. 5 Ziff. 1 des Zwangsenteignungsgesetzes gehört.

Nr. 188. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 10. Oktober 1899.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV. Nr. 41. S. 977.)

Die vom Absender der Eisenbahn ertheilte Verfügung, über eine vom Empfänger nicht angenommene Sendung „ohne Weiteres nach Belieben zu disponiren", befreit die Eisenbahn von der im § 70 Betr.-Regl. ausgesprochenen Verpflichtung, den Absender von dem bevorstehenden Verkaufe der Sendung womöglich zu benachrichtigen.

Da nach den Feststellungen der Untergerichte die Maschine durch mehrere Monate weder vom Adressaten abgenommen, noch vom Kläger als Absender — ungeachtet mehrmaliger Benachrichtigung von der Nichtabnahme der Sendung und ungeachtet ergangener Verfügungsaufforderungen unter Androhung sonstiger Veräusserung der Maschine — zurückgenommen wurde; da vielmehr Kläger über die letzte Aufforderung vom 20. Oktober 1893 am 23. November die Weisung ergehen liess, die Sendung nochmals zu avisiren und, wenn Adressat nicht beziehe, ohne Weiteres darüber nach Belieben zu disponiren; und da endlich die Empfangsstation B. wirklich noch mit einem recommandirten Schreiben vom 26. November 1893 den Adressaten avisirte, dies aber erfolglos war, so war die Eisenbahn gemäss § 70, Abs. 3, lit. b Betr.-Regl. befugt, diese Sendung auch ohne gerichtliche Intervention und ohne weitere Förmlichkeiten bestmöglichst zu verkaufen.

Zu einer Verständigung des Klägers von der bevorstehenden Feilbietung war die Bahnverwaltung mit Rücksicht auf die schriftliche Weisung des Klägers vom 23. November 1893, ohne Weiteres nach Belieben zu disponiren, und bei dem Umstande, als der Verkauf der Maschine auch aus freier Hand erfolgen konnte, nicht verpflichtet. Dass aber die Eisenbahn wirklich bestrebt war, die Maschine bestmöglichst zu verkaufen, zeigen die Umstände, dass die Feilbietung nicht in dem kleinen Empfangsorte B., sondern in der Stadt R. und erst beim zweiten Licitationstermin, bei welchem auch ein weit günstigeres Angebot erzielt wurde, veräussert worden ist. Wenn daher mit Rücksicht auf diese festgestellten Thatsachen das Berufungsgericht erkannt hat, dass der Bahnverwaltung ein Vergehen gegen die Vorschriften des Betriebsreglements nicht zur Last falle und demzufolge auch die Eisenbahn zum Schadenersatze an den Kläger nicht verpflichtet sei, so kann hierin eine unrichtige rechtliche Beurtheilung der Sache nicht erblickt werden.

Nr. 189. Entsch. des Bezirksgerichts Brünn.

Vom 17. Oktober 1899.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV. Nr. 50. S. 1201.)

Wenn infolge längeren ruhigen Stehenlassens eines Transportes lebender Fische — ohne dass dadurch eine Ueberschreitung der reglementarischen Lieferfrist verursacht worden wäre — die Sendung Schaden leidet, so ist die Eisenbahn für denselben nicht ersatzpflichtig.

Nach § 77 Absatz 1, Z. 5 Betr.-Regl., haftet die Eisenbahn in Ansehung lebender Thiere nicht für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist, und nach Absatz 2 desselben Paragraphen wird bis zum Nachweise des Gegentheiles vermuthet, dass der eingetretene Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist, sofern er nach den Umständen des Falles daraus entstehen konnte. Diese Befreiung von der Haftpflicht kann nur dann nicht geltend gemacht werden, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden durch Verschulden der Bahn oder ihrer Leute entstanden ist.

Bei Widerspruch der beklagten Seite trifft den Kläger die Beweislast für das behauptete Verschulden der Bahn, bezw. ihrer Leute. Dieser Beweis ist dem Kläger nicht gelungen. Die von ihm geführten Zeugen haben vielmehr Thatsachen angegeben, aus denen unzweifelhaft hervorgeht, dass der Kläger mit der Beförderung der Fische in einem offenen Wagen einverstanden war, und dass ihm ferner eine Zusage in der behaupteten Art nicht gemacht worden ist. Selbst zugegeben, dass ihm einer der mit der Expedition betrauten Bediensteten eine solche Zusage gemacht hätte, so kann aus diesem Grunde die Bahn nicht haftbar gemacht werden, da selbst nach den klägerischen Angaben die Zusage keinesfalls von dem Stationsvorstande ausgegangen ist. Zugegeben auch, dass die Bahn mangels eines nach § 57 Betr.-Regl. erforderlichen schriftlichen Vermerkes auf dem Frachtbriefe die Fische hätte in einem gedeckten Wagen befördern sollen, so kann auch dies an der Entscheidung des Falles nichts ändern, da der vernommene Sachverständige ausdrücklich angab, der Transport im offenen Wagen sei keineswegs der Grund dafür gewesen, dass die Fische in ersticktem Zustande am Bestimmungsorte ankamen. Die Lieferfrist für lebende Thiere nach § 47 Betr.-Regl. ist zufolge der Klageangaben eingehalten. Ein Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute ist somit überhaupt nicht unterlaufen, weshalb dem Kläger der Ersatz eines Schadens nicht gebührt.

Nr. 190. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 12. Dezember 1899.

(Zeitschr. f. d. Internat. Eisenb.-Transp. IX. Nr. 5. S. 145.)

Der Eisenbahn, welche irrtümlich ein Frachtgut ohne Einhebung der Nachnahme ausgefolgt hat und infolgedessen dem Aufgeber den Nachnahmebetrag vergüten musste, steht aus eigenem Rechte die Rückgriffsklage gegen den Empfänger zu.

Festgestellt ist, dass die Eisenbahnverwaltung, entgegen der erhaltenen Ordre, die von der Grosshandlungsfirma H. abgesandten zwei Fässer Wein, anstatt an St., am 19. März 1895 an die beklagte Firma M. und R. ohne Einhebung der Nachnahme per fl. 77,99 ausgefolgt hat, obgleich die nachträgliche Nachnahmeanflassung sich auf den St., nicht aber auf die Beklagten bezog. Für diesen aus einer Unachtsamkeit des betreffenden Bahnbediensteten der Firma H. erwachsenen Schaden ist die Eisenbahnverwaltung gemäss § 62 des Betriebs-Reglements bis zum Betrage der Nachnahme verantwortlich und hat dieselbe, vorbehaltlich ihres Rückgriffes gegen den Empfänger, dem Absender den Nachnahmebetrag sofort zu ersetzen.

Die Beklagten haben eingestandenermassen jene zwei Fässer Wein wirklich übernommen, denselben gar nie beanstandet, den Kaufpreis dafür aber weder im Wege der Nachnahme bei der Uebernahme berichtigt, noch bisher unmittelbar an die Firma H. eingeschickt.

Diesen Aufwand haben die Beklagten unter allen Umständen zu tragen gehabt, sie sind demnach gemäss § 1042 a. b. G.-B. verpflichtet, der Eisenbahn Ersatz zu leisten.

Die Vorschrift des § 1423 a. b. B.-G. hat in dem gegebenen Falle keine Anwendung, weil, wenn die Eisenbahnverwaltung der ihr nach § 62, Abs. 5, des Betriebs-Reglements obliegenden Pflicht nachgekommen ist und nunmehr mit einem Rückersatzanspruche auftritt, nicht gesagt werden kann, dass dem Gläubiger die Zahlung von einem Dritten aufgedrungen wurde.

Die Eisenbahnverwaltung braucht nicht erst die Abtretung des dem Gläubiger zustehenden Rechtes zu verlangen, am allerwenigsten aber in dem gegenwärtigen Falle, wo die Firma H. dem gegenwärtigen Rechtsstreite auf Seite der klagenden Eisenbahnverwaltung als Nebeninteressent beigetreten ist und die ihr mittelst Urteil des Budapester Gerichtes zuerkannte Forderung per fl. 445,52 auf den Betrag von fl. 367,53 herabgesetzt hat. Die Beklagten könnten sich gegen den Anspruch des Eisenbahnärars nur dann wirksam schützen, wenn sie zu beweisen im Stande wären, dass ein Rückersatzanspruch überhaupt nicht zu Recht bestehe. Einen solchen Beweis haben die Beklagten

nicht einmal versucht und, wiewohl sie den Wein behalten, wollen sie gar nichts und Niemanden dafür etwas bezahlen.

Nr. 191. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 17. Januar 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV. Nr. 87. S. 890.)

Der Umstand, dass die Bahnschranken beim Passiren der Züge über die Strassenübersetzung geschlossen sind, vermag allein die Bahnunternehmung von der ihr nach dem Gesetze vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, obliegenden Haftpflicht nicht gänzlich zu befreien, vielmehr müssen die Bahnschranken auch das Betreten des Bahnkörpers durch Fuhrwerke zu verhindern geeignet sein.

Der fehlerhafte und nicht ganz zweckentsprechende Zustand eines Bahnschrankens begründet ein Mitverschulden, und zwar bei hinzutretender Unterlassung der Beleuchtung des Bahnschrankens ein überwiegendes Mitverschulden der Bahnunternehmung an dem hiedurch ermöglichten Zusammenstosse eines Strassenfuhrwerkes mit einer Zugslocomotive.

Da es sich im vorliegenden Falle unbestritten um eine Ereignung im Eisenbahnbetriebe handelt, so obliegt es dem belangten Aerar, das Verschulden des Klägers an dem Unfalle nachzuweisen. In dieser Richtung kann nun wohl das Hören des Achtungssignales mit der Dampfpfeife, durch welches das Herannahen des verschiebenden Zuges angezeigt werden sollte, dem Kläger als Verschulden nicht zugerechnet werden, indem derlei Signale für das Bahnpersonale bestimmt, füglich nur diesem verständlich sein können. Dagegen erscheint es durch die Zeugen Marie P. und Marianne L., sowie durch Mathias und Bartholomäus A. erwiesen, dass der Kläger mit seinem Gespanne, als sich dasselbe dem Bahnschranken näherte, schnell gefahren ist, ungeachtet es an jenem Septemberabende finster und regnerisch war und man daher nicht wahrnehmen konnte, ob die Bahnschranken offen oder geschlossen seien. Erwägt man hiezu die Constatirung des Sachverständigenbefundes, dass die Strasse gegen das Bahngeleise zu ziemlich abschüssig ist und dass dem Kläger als Ortsfuhrmann diese Verhältnisse, sowie überhaupt der Zugsverkehr auf der Station L. bekannt sein musste, so liegt ein Mangel an Vorsicht von Seiten des Klägers klar zu Tage und es begründet dessen Verhalten, da das Haftpflichtgesetz eine Unterscheidung in Betreff des Grades des Verschuldens nicht normirt, somit auch ein Versehen in sich schliesst, allerdings ein Mitverschulden an dem erlittenen Unfalle.

Dies vermag jedoch das beklagte Eisenbahnärar von seiner gesetzlichen Haftpflicht nicht zu befreien. Denn wiewohl durch das Ergebniss der Zeugenweisung festgestellt erscheint, dass zur Zeit der Ereignung die beiderseitigen Bahnschranken an der Wegübersetzung geschlossen waren, so hat doch andererseits die Beweisführung — wie dies in den

Gründen der ersten Instanz zutreffend erörtert ist — den fehlerhaften und nicht zweckentsprechenden Zustand dieser Schranken dargethan.

Nebst dieser wider die Vorschrift des § 41 der Eisenbahn-Betriebsordnung verstossenden mangelhaften Beschaffenheit der Barrièren, liegt aber weiters ein Verschulden der Bahnverwaltung darin, dass sie es unterlassen hat, die Beleuchtung dieser notorisch an einer sehr frequenten Landstrasse und gewissermassen im Rayon des Bahnhofes selbst befindlichen Schranken anzuordnen, wie solches im Schlusssatze des eben bezogenen Paragraphen der Eisenbahn-Betriebsordnung vorgesehen ist.

Es ergibt sich hienach ein beiderseitiges Verschulden an der Herbeiführung des Unfalles und nachdem das Verschulden des beklagten Eisenbahnärars seiner sicherheitsgefährdenden Natur nach als ein überwiegendes angesehen werden muss, so war in theilweiser Stattgebung der Berufung des Klägers das Urtheil durch Zuerkennung von zwei Dritttheilen der in erster Instanz festgestellten, der Angemessenheit nach nicht in Beschwerde gezogenen Schadenssumme abzuändern.

Nr. 192. Entsch. des Appellhofs Lüttich.
Vom 31. Januar 1900.

(Zeitschr. f. Deutsch. Bürg. u. Französ. Civilrecht XXXII. Heft 2. S. 101.)

Art. 31 Ziff. 2. Internat. Uebereink. üb. d. Eisenbahnfrachtverkehr. Haftpflicht für Brand des Frachtguts.

Die Bestimmungen des Art. 31 des Berner Uebereinkommens bilden Ausnahmen von dem in Art. 30 festgesetzten Grundsatze der Haftpflicht und müssen enge ausgelegt werden.

Auch bei der Annahme, dass ein Brand eine mit der Transportart in ungedecktem Wagen verbundene Gefahr bildet, kann doch diese Ausnahme nur auf Waaren, nicht aber auf die Verpackung Anwendung finden.

Die Eisenbahngesellschaft kann den Art. 31, nach welchem die Eisenbahn nicht für den an den Gütern entstandenen Schaden haftet, deren Verpackung oder Verladung mangelhaft ist, wenn diese Verpackung sichtbar war und die Eisenbahnbeamten sie bei der Empfangnahme nicht als mangelhaft erachtet haben, nicht anrufen.

Der Art. 41 des Berner Uebereinkommens, wonach die Zahlung des vollen Schadens in allen Fällen verlangt werden kann, wenn derselbe in Folge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist, ist eine Ausnahmebestimmung und enge auszulegen.

Nr. 193. Entsch. des Berner Appell.- und Kassat.-Hofes. Vom 22. März 1900.

(Zeitschr. d. Bern. Jur.-Ver. Bd. 36. Heft 12. S. 608.)

Fabrikhaftpflicht. Auslegung der Verjährungsbestimmung in Art. 8 in fine des Bundesgesetzes vom 26. April 1887. Begriff des Unfalles. Tod eines italienischen Tunnelarbeiters, verursacht durch die im Tunnel herrschende schlechte Luft (poyan). Legitimation zum Entschädigungsanspruch; die einschlagenden Vorschriften des fremden Rechts sind von Amtes wegen zu berücksichtigen. Berechnung der Entschädigung.

Was nun die Frage betrifft, ob man es hier mit einem Betriebsunfalle zu thun habe, so wäre diese Annahme selbstverständlich ausgeschlossen, wenn Zanella infolge eines pathologischen Prozesses, einer konstitutionellen Krankheit — Herzschwäche, wie der Beklagte behauptet — gestorben wäre; dagegen würde das Fehlen einer äussern Verletzung den Begriff eines Unfalles nicht ausschliessen, denn ein solcher ist überall da vorhanden, wo durch eine plötzliche, unfreiwillige Einwirkung von aussen der Tod oder die Schädigung der körperlichen Integrität einer Person herbeigeführt wird, wie z. B. beim Herzschlag (vgl. das bundesgerichtliche Urteil vom 3. Juni 1893 i. S. Deubelbeiss contra Zürich, Amtl. Samml. Bd. XIX, S. 385 ff.), beim Erfrieren der Füsse eines grosser Kälte ausgesetzten Eisenbahnarbeiters (s. das in Bestätigung eines hierseitigen Entscheides vom 22. Januar 1898 vom Bundesgericht unterm 18. Mai 1898 ausgefällte Urteil i. S. der Regionalbahn Saignelégier-Chaux-de-Fonds c. Cattin, Amtl. Samml. Band XXIV, 2. Teil, S. 318 ff.). Voraussetzung ist dabei überall nur, dass die Schädigung auf ein zeitlich bestimmbares, äusseres Ereignis als Ursache zurückgeführt werden könne, dessen Wirkungen in verhältnismässig kurzer Zeit eingetreten sind, dass es sich also nicht etwa um den im natürlichen Verlauf der Dinge eintretenden Abschluss eines pathologischen Prozesses, einer konstitutionellen Krankheit handle.

Nun ergibt sich aus den Aussagen verschiedener Zeugen, dass der sog. „poyan" ein Zustand ist, der durch die schlimmen Einwirkungen der in Tunnels herrschenden schlechten Luft bedingt ist und sich in Kopfschmerz, Abnahme der Kräfte, Uebelkeit, Atemnot u. s. w. äussert und, wenn auch nicht in der Regel, so doch zuweilen zum Tode führt.

Nach dem Gesagten waren die Voraussetzungen eines „Unfalles" im oben angegebenen Sinne am 1. September 1897 in der Person des Zanella vorhanden und fragt es sich nunmehr, ob der Kausalzusammenhang hergestellt, d. h. nachgewiesen sei, dass der Tod des Zanella auf den „poyan" zurückzuführen sei, denn in diesem Falle läge die Ursache des Todes in der Einwirkung der schlechten Tunnelluft, deren Folgen sich in verhältnismässig kurzer Zeit, nach wenigen Stunden äusserten. In dieser Beziehung ist ein direkter Beweis, da eine Sektion nach dem

Tode des Zanella unterblieb, nicht möglich, aber auch nicht notwendig, vielmehr genügt es unter den obwaltenden Umständen, wenn dargethan wird, dass für die Annahme einer andern Todesursache ein plausibler Grund nicht vorliegt, wobei die Frage einer allfälligen Prädisposition des Zanella zu einem tötlichen Ausgange des „poyan" so lange unerheblich erscheint, als nicht der Gegenbeweis erbracht ist, dass derselbe sonst nicht an „poyan" gestorben wäre (Zeerleder, l. c. S. 37). Hier fällt vor allem folgende Ansichtsäusserung der medizinischen Experten ins Gewicht:

„Ein Mann, den wir keinen Grund haben als krank zu bezeichnen, „ist gesund ans Tagewerk gegangen; im Tunnel, unter anerkannt schädlich „werden könnenden Verhältnissen (schlechte Luft, Hitze) erkrankte er „ganz plötzlich und starb zwei Stunden darauf. Wir stehen nicht an, „anzunehmen, dass die Arbeit im Tunnel das schädigende Moment war „und können wohl die Behauptung aufstellen, Zanella wäre bei einer „andern Beschäftigung ausserhalb des Tunnels nicht gestorben".

In der That hat man gar keinen Anhaltspunkt dafür, dass eine andere Ursache als der „poyan", der nachgewiesenermassen tötlich wirken kann, den Tod des Zanella herbeigeführt habe, und es liegt daher auch kein Anlass vor, um diese Kausalität zu bezweifeln.

Nr. 194. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 15. Juni 1900[1]).

(Zeitschr. f. d. Bürgerl. Recht u. Franz. Civilr. Bd. 32. Heft 2. S. 65.)

Das Recht aus der Grunddienstbarkeit der Ueberbauung eines Eisenbahntunnels kann ausgeübt werden, wenn diese ohne Störung des Eisenbahnbetriebes möglich ist. Der Anspruch auf Instandsetzung des Tunnels in einen zur Ueberbauung geeigneten Zustand unterliegt nicht der Verjährung.

Der Vorbehalt der Befugniss künftiger Ueberbauung hat — vgl. L.R. S. 701 Abs. 1 — zunächst die Bedeutung, dass der dienstbarkeitsberechtigte Beklagte nicht gegen die Ueberbauung einwenden könnte, es werde dadurch die Ausübung seiner Dienstbarkeit erschwert und dass er — vgl. L.R. S. 698 — wegen der durch eine Ueberbauung zur ferneren Ausübung seiner Dienstbarkeit nöthigen weiteren Arbeiten weder eine Einwendung gegen die Ueberbauung, noch einen Ersatzanspruch für jene Aufwendungen gegen den Eigenthümer des dienenden Grundstücks ableiten könnte. Sodann aber hat die dingliche Festlegung der Ausübung der Grunddienstbarkeit nach L.R. S. 702 die weitere Wirkung, dass der Dienstbarkeitsberechtigte, wenn er die Anlage nicht

[1]) S. die Vorentscheidung des Reichsger. v. 19. Mai 1899 in dies. Zeitschr. Bd. XVI S. 313.

in dem Zustande hält, in welchem allein er die Dienstbarkeit ausüben darf, dadurch neben einem nach Annahme des Berufungsgerichts konkurrirenden obligatorischen Anspruche auch das mit der Dienstbarkeit belastete Eigenthum verletzt und dieserhalb gegen sich zugleich einen negatorischen Anspruch begründet. Weil aber die den letzteren begründende Störung darin besteht, dass die Tunnelanlage zu der vorbehaltenen Ueberbauungsfähigkeit nicht geeignet ist, so geht der Anspruch auf Unterlassung dieser Störung und Beseitigung der Beeinträchtigung unbeschadet der weiteren Ausübung der Dienstbarkeit im Uebrigen, deren Unterlassung wegen der Zweckbestimmung der Tunnelanlage zum öffentlichen Gebrauche nicht begehrt werden könnte, auf Instandsetzen des Tunnelgewölbes in einen zur Ueberbauung geeigneten Zustand. Dadurch hat der Anspruch seinen negatorischen Charakter nicht verloren und ist nicht zu einem obligatorischen geworden. Seit der Errichtung der Anlage sind zwar 30 Jahre umlaufen, dennoch ist der bezeichnete negatorische Anspruch nicht verjährt. Es wird zwar die Ansicht vertreten, dass in der Erzeugung des negatorischen Anspruchs auf Herstellung des dem dinglichen Rechte entsprechenden Zustandes sich die Kraft des dinglichen Rechtes erschöpfe, und dass nach Verjährung des darnach verjährbaren negatorischen Anspruchs das Eigenthum in dem durch die Verjährung betroffenen Umfange gegen jenen Dritten nicht mehr geltend gemacht werden könne. Dieser Ansicht ist aber für das hier allein anzuwendende badisch-französische Recht nicht beizutreten. Dieses Recht geht nach der in Literatur und Rechtsprechung überwiegend angenommenen Ansicht, welcher die von der Revisionsklägerin angerufene Entscheidung des erkennenden Senats vom 7. Mai 1886 J.S. Himmelmann-Pothmann g. Fiskus — Rheinisches Archiv Bd. 77, 3, S. 62 — nicht entgegensteht, davon aus, dass das Eigenthum weder ganz noch theilweise durch blossen Nichtgebrauch verloren gehe und dass durch die Verletzung einer dinglichen Unterlassungspflicht nicht die aus dem Eigenthum sich ergebende Pflicht fernerer Unterlassung und Beseitigung verjähren kann und daher letztere erst wegfällt, wenn das zu jener Einwirkung berechtigende dingliche Recht erworben ist. Darnach kommt gegenüber dem Eigenthumsanspruch — rei vindicatio — L.R. S. 2262 nur insoweit zur Anwendung, als auf Grund dieser Rechtsnorm die erwerbende Ersitzung des Eigenthums zu Gunsten eines Dritten eintritt. Da aber nach den strengen Grundsätzen des badisch-französischen Rechts über die Ersitzung von Grunddienstbarkeiten, die ein weiteres Argument gegen die Verjährung der sog. action negatoire de servitude abgeben, die Ersitzung einer solchen aus L.R. S. 2262 nicht abgeleitet werden könnte, kann L.R. S. 2262 nicht für die Ver-

jährung des negatorischen Anspruchs angerufen werden. Dabei darf eine Unterscheidung zwischen dem Anspruch auf Unterlassung der Störung und dem Anspruch auf Beseitigung der Beeinträchtigung jedenfalls dann nicht gemacht werden, wenn, wie hier, die Beeinträchtigung eine dauernde in dem Umfange ist, dass aus dem beeinträchtigenden Zustande ein Ersitzungsbesitz abzuleiten versucht wird, darnach aber auch der Anspruch auf Beseitigung dieser Beeinträchtigung durch seine fortdauernd wirkende Ursache stets von Neuem entsteht. Daher würde die Pflicht fernerer Unterlassung und Beseitigung der Störung ungeachtet ihres oben dargelegten besonderen Inhaltes vorliegend erst wegfallen, wenn das zu jener Einwirkung berechtigende dingliche Recht begründet ist. Das Berufungsgericht hat aber eine derartige Erweiterung der Grunddienstbarkeit durch Vertrag, Anerkennung oder Ersitzung verneint. Die hierher erhobene Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe bei Verneinung der Ersitzung das Erforderniss der Unzweideutigkeit des Ersitzungsbesitzes verkannt, ist nicht begründet. Es könnte zunächst erheblichen Bedenken unterliegen, ob überhaupt der die Störung und den Eigenthumseingriff begründende Mangel zureichender Tragefähigkeit des Tunnelgewölbes die zur Ersitzung einer Erweiterung des Umfanges einer Grunddienstbarkeit gleichmässig verlangte Eigenschaft der Offenheit im Sinne der L.R. S. 690 und 691 erfülle, denn das Berufungsgericht hat, indem es jenes erste Bedenken zurücktreten liess, ohne Rechtsirrthum das Erforderniss der Unzweideutigkeit des Ersitzungsbesitzes und wegen dieses Mangels das Zustandekommen einer Ersitzung verneint.

Bei dem dargelegten Inhalte des negatorischen Anspruches anlangend das Tunnelgewölbe ist die Feststellung in der Formel der Instanzurtheile rechtlich bedenkenfrei, dass der Beklagte durch das im Einzelnen seinem Ermessen überlassene Instandsetzen und Instandhalten des Tunnelgewölbes die Störung beseitige und den Unterlassungsanspruch erfülle".

Nr. 195. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 3. Juli 1900.

(Jur. Zeitschr. f. Elsass-Lothringen. XXVI. Heft 3/4. S. 183.)

Verpflichtung der Eisenbahnen zum Schadensersatz. Höhere Gewalt.

Als höhere Gewalt im Sinne von Art. 395 HGB. (a. F.) kann nicht bloss ein solches Ereigniss angesehen werden, das ausserhalb des Betriebskreises entsprungen ist. Vielmehr kann auch ein Ereigniss, das sich im Eisenbahnbetriebe selbst, ja sogar im Innern eines Eisenbahnwagens zugetragen hat, unter den Begriff der höheren Gewalt im Sinne der erwähnten Vorschrift fallen.

Nr. 196. Entsch. des Bezirksgerichts Ottakring.
Vom 4. Juli 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV. Nr. 32. S. 773.)

Das blosse Einsteigen in eine höhere Wagenklasse, als für welche die Fahrkarte gelöst wurde, und das Verweilen in derselben bis zur nachweislich nächsten Gelegenheit des Uebertretens in die gehörige Wagenklasse kann nicht als „Benützung" der höheren Klasse betrachtet werden und begründet daher nicht die Einhebung der Strafgebühr.

Der Passagier N. N. war in einer Station der Wiener Stadtbahn mit einer Fahrkarte III. Klasse in einen Waggon II. Klasse eingestiegen, verliess denselben jedoch, um sich in die III. Klasse zu begeben, in dem Momente, in welchem der Zugsrevisor von der entgegengesetzten Seite den Waggon II. Klasse betrat. Von dem Zugsrevisor beanständet, verweigerte N. N. die Erlegung der durch Zusatzbestimmung IV des Stadtbahntarifes zu § 21 Betr.-Regl. für die Benützung einer höheren als der bezahlten Wagenklasse festgesetzten Strafgebühr, weshalb gegen ihn im Rechtswege vorgegangen wurde.

Der Richter wies das Klagebegehren mit folgender Begründung ab:

Es unterliegt keinem Zweifel, dass Jedermann, der eine Eisenbahnkarte löst, sich unbedingt den Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder im Sinne der Verordnung vom 10. Dezember 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, unterwirft, welche Verordnung Normen für die Benützung der Bahnen aufstellt. Die Bestimmungen des § 21, bezw. die Zusatzbestimmung IV hiezu enthält eine Strafsanction, welcher im Sinne des § 6 a. b. G.-B. in der Anwendung kein anderer Verstand beigelegt werden darf, als welcher aus der eigenthümlichen Bedeutung der Worte in ihrem Zusammenhange und aus der klaren Absicht des Gesetzgebers hervorleuchtet. Es kann auch keinem Zweifel unterliegen, dass mit den Bestimmungen des § 21, Absatz 2, des citirten Betriebsreglements die unbefugte Benützung eines Zuges überhaupt, wie auch die einer theueren Wagenklasse getroffen werden soll.

Da jedoch im gegebenen Falle durch die Zeugenaussage erwiesen wurde, dass der Beklagte gegen seinen Willen und zufällig in die fragliche Wagenklasse hineingedrängt worden ist, so musste das Gericht zu der Ueberzeugung gelangen, dass von einer Benützung der II. Wagenklasse seitens des Beklagten nicht gesprochen werden kann, weil nach dem Sprachgebrauche das Wort „benützen" ein beabsichtigtes Gebrauchen einer Sache zu einem bestimmten Zwecke bedeutet. Erwägt man weiters, dass der Beklagte thatsächlich diesen Wagen sobald als möglich wieder verliess, um in die III. Klasse zu gelangen, so kann wohl noch weniger von einer unbefugten Benützung die Rede sein. Es war somit das Klagebegehren als nicht begründet abzuweisen.

Nr. 197. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 12. Juli 1900.
(Allg. Tarif-Anz. XIX. Nr. 33. S. 520.)

Die in § 74 B.-R. normirte Haftung der Anfangsbahn erstreckt sich auch auf die Erfüllung der Zollvorschriften (§ 59 Alin. 3 l. c.)

In der Erwägung, dass die im § 74 des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, ganz allgemein normirte Haftung der übernehmenden Bahn für die Ausführung des Transportes auch für die folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke sich nicht nur auf die örtliche Weiterbeförderung, sondern auf die ordnungsmässige Ausführung aller aus dem Frachtvertrage resultirenden Obliegenheiten der übernehmenden Bahn, daher auch auf die nach § 59/3 des citirten Reglements ihr obliegende Beobachtung der Zollvorschriften erstreckt und dass zur Feststellung dieser Haftung eine Citation des § 59 und des § 74 Eisenbahn-Betriebsreglement umso weniger nothwendig war, als dieselbe sich schon aus den Bestimmungen der Art. 401, 380, 387 und 362 H.-G. ergibt.

Nr. 198. Entsch. des Schweizer Bundesgerichts.
Vom 14. Juli 1900.
(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. IX. Nr. 3. S. 85.)

Versäumnis der Lieferfrist wegen Arbeitseinstellung (Streik) des Bahnpersonals. Zulässigkeit einer Zuschlagsfrist wegen des Streiks. Anwendbarkeit der Zuschlagsfrist auf bereits abgeschlossene Frachtverträge.

„In der Schweiz ist durch § 69 des Transportreglements der Bundesrat als die Behörde bezeichnet worden, welche die Zuschlagsfristen zu bewilligen hat; und er darf dies thun: a) „bei ausserordentlichen Verkehrsverhältnissen; b) für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite oder auf Dampfboote; c) für Güter, welche zu ausnahmsweise ermässigten Taxen befördert werden“. Diese Zuschlagsfristen sind gehörig zu publizieren (Abs. 4, litt. c). Von diesen Fällen kann vorliegend offenbar nur der unter Ziff. 2 von § 6 (3) der Ausf.-Best. zum I. U. = litt. a von § 69 T.R., erwähnte in Betracht kommen, wie sich denn auch die Beklagte nur hierauf beruft. Nach den angeführten Bestimmungen hatte der Bundesrat im vorliegenden Falle unzweifelhaft die Kompetenz, Zuschlagsfristen zu bewilligen; denn die Prüfung darüber, ob „ausserordentliche Verkehrsverhältnisse“ vorlagen, die diese Bewilligung rechtfertigten, stand ihm zu, wie denn überhaupt die Frage, ob die reglementarischen Voraussetzungen der Bewilligung der Zuschlagsfristen vorhanden seien, wesentlich verwaltungstechnischer Natur und daher von der zuständigen Verwaltungsbehörde, in der Schweiz also

vom Bundesrate, endgültig zu entscheiden ist. Eine andere Frage ist dagegen die, inwieweit der Bundesrat Zuschlagsfristen auf schon abgeschlossene Frachtverträge erstrecken darf; diese Frage ist eine Rechtsfrage und untersteht als solche der Prüfung der Gerichte. Werden nun zum Entscheide dieser Rechtsfrage sämtliche Fälle, für welche nach den Ausführungsbestimmungen und nach dem Transportreglement Zuschlagsfristen bewilligt werden dürfen, auf ihre Natur hin mit einander verglichen, so ergibt sich, dass die in Ausf.-Best. § 6 (3), Ziffer 1, 3 u. 4, und T.R. § 69, litt. b. u. c, bezeichneten Fälle solche von mehr regelmässiger, dauernder Natur sind, während die vorliegend in Betracht kommenden (Ziff. 2 Ausf.-Best. und litt. a T.R. im Gegensatz dazu Fälle vorübergehender, ausserordentlicher Verkehrsstörungen umfassen (vgl. Eger, Komm. z. internat. Uebereink., S. 250, der in Ziff. 2 litt. c beispielsweise aufzählt: Krieg, Wassersnot, Güterstockungen jeder Art). Während in jenen Fällen die Bewilligung der Zuschlagsfrist jeweilen beizeiten von der Bahn wird eingeholt werden und auch rechtzeitig gehörig wird publiziert werden können, so dass die Frage der Erstreckung auf schon abgeschlossene Frachtverträge hier kaum entstehen wird, verhält es sich bei den „aussergewöhnlichen“ oder „ausserordentlichen“ Verkehrsverhältnissen anders. Zwar können auch diese vorhergesehen sein (z. B. Truppenzusammenzüge, bevorstehende Nationalfeste), und alsdann wird eine rechtzeitige Bewilligung und Publikation zu erfolgen haben. Allein es fallen darunter gerade auch Ereignisse unvorhergesehener, plötzlicher Natur, und in solchen Fällen entstehen jene oben aufgeworfenen Fragen. Während nun nach den Bestimmungen über Zuschlagsfristen in jenen regelmässigen Fällen an eine Erstreckung auf schon abgeschlossene Frachtverträge kaum gedacht werden konnte, man vielmehr davon ausgehen muss, dass diese Zuschlagsfristen den mit der Bahn kontrahierenden Absendern, wie den Empfängern vor Abschluss des Frachtvertrages bekannt sein müssen, kann es sich fragen, ob das Transportreglement dem Bundesrat für die Fälle unvorhergesehener Ereignisse eine weitergehende Kompetenz einräumen wollte: die Kompetenz, die Zuschlagsfristen auch auf schon abgeschlossene Frachtverträge, die also eingegangen wurden unter der gesetzlichen oder reglementarischen Lieferfrist, zu erstrecken. Es lässt sich nicht verkennen, dass gegen diese Interpretation der Bestimmungen über die Zuschlagsfristen das Bedenken spricht, dass dadurch in bestehende privatrechtliche Ansprüche eingegriffen wird (wie denn auch die erste Instanz aus diesem Grunde dem Bundesrate das Recht abgesprochen hat, die Zuschlagsfristen auf die beiden in Frage kommenden Sendungen zu erstrecken); denn die Einwendung der Vorinstanz, es handle sich nicht um wohl-

erworbene Rechte, der Kläger habe den Anspruch, der den Gegenstand seiner Klage bilde, niemals erworben, hält nicht stich: durch die Eingehung des Frachtvertrages ist für den Absender wie für den Empfänger der Anspruch auf gehörige, somit auch auf rechtzeitige Erfüllung durch den Frachtführer erwachsen. Allein trotz diesem Bedenken erscheint es richtig, das Transportreglement dahin auszulegen, dass es dem Bundesrate jene allerdings weitgehende Befugnis einräume. Der Grund hierfür liegt darin, dass andernfalls das Recht auf Zuschlagsfristen bei unvorhergesehenen ausserordentlichen Verkehrsstörungen geradezu oder wenigstens nahezu illusorisch würde und seinen praktischen Wert für viele Fälle verlöre. Dabei ist freilich zu wünschen, dass der Bundesrat von dieser weitgehenden Befugnis nur ausnahmsweise Gebrauch mache. Dies um so mehr, als der Bahn bei Versäumung der Lieferfrist nach Art. 39 intern. Uebereinkommen und dem Eisenbahntransportgesetze der Beweis offen steht, dass die Verspätung von einem Ereignisse herrühre, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte und als diese Bestimmung offenbar auch eine Reihe unvorhergesehener ausserordentlicher Verkehrsstörungen trifft. Allein obschon demgemäss für diese Ereignisse (unter welche übrigens der Streik der Bahnangestellten nicht fällt, da die Bahn gemäss Art. 29 eod. unbedingt für ihre Leute haftet) schon in dem genannten Art. 39 Vorsorge getroffen ist, hindert das nicht, dass der Bundesrat bei demselben auch Zuschlagsfristen bewillige und hierbei nach dem Gesagten diese Fristen auch auf schon abgeschlossene Frachtverträge erstrecke. Hat demnach der Bundesrat, indem er vorliegend die Zuschlagsfristen auch für die reglementarisch schon abgelaufenen Fristen bewilligt hat — worüber nach dem Wortlaute seines Beschlusses kein Zweifel sein kann — innert den Schranken seiner Kompetenz gehandelt, so ergibt sich, dass der Beklagten aus dieser Zuschlagsfristbewilligung eine Einrede zusteht.

Nr. 199. Entsch. des Appellhofes in Douai.
Vom 21. Juli 1900.

(Journal des transports 1900. S 725.)

Erfolgreiche Bestreitung der Passivlegitimation seitens einer nachfolgenden Eisenbahn, welche das verlorengegangene Gut noch gar nicht übernommen hatte.

In Ernée, französische Westbahn, wurden 50 Säcke Gerste nach St. Omer, französische Nordbahn, aufgegeben und gingen unterwegs verloren. Der Absender belangte die Nordbahn auf Schadenersatz und berief sich zur Begründung der Passivlegitimation der genannten Bahn darauf, dass dieselbe, weil durch den Frachtvertrag und den Gemeinschaftstarif von dem ersten Frachtführer substituiert und an dessen

Stelle getreten, gemäss Art. 1994 C. C.[1]), unmittelbar belangt werden könne. Die Nordbahn bestritt die Passivlegitimation, weil ihr die Sendung gar nie zugekommen sei, und leistete den Beweis für diese Thatsache. Dieser Bestreitung gab das Gericht Folge und wies die Klage ab, weil die Nordbahn gar nie in den Frachtvertrag eingetreten sei, woran der Umstand, dass ein Gemeinschaftstarif bestehe, nichts ändere.

Nr. 200. Entsch. des Handelsgerichts in Arras.
Vom 3. August 1900.

(Zeitschr. f. d. Internat. Eisenb.-Transp. IX. Nr. 5. S. 153.)

Wenn nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Empfänger sich zum Bezuge nicht meldet, so ist die Eisenbahn nicht — wie dies bei Verweigerung des Bezuges oder Streit hierüber der Fall ist — zum sofortigen Verkaufe berechtigt, sondern es kann der Verkauf erst nach Ablauf von sechs Monaten in den durch das französische Dekret vom 13. August 1810 vorgeschriebenen Formen erfolgen.

Die Bestimmung des von der Eisenbahn angerufenen Art. 106 des Handelsgesetzbuches bezieht sich bloss auf den Fall, dass die Annahme des Gutes verweigert wird oder Streit darüber entsteht; das von dem Kläger beobachtete lange Stillschweigen hat die Eisenbahn mit Unrecht einer Weigerung gleichgestellt, durch welche sie berechtigt worden sei, den Verkauf des Gutes, unter Beobachtung der vorgeschriebenen Fristen, zu betreiben. Der hier vorliegende Fall, wo das dem Frachtführer übergebene Gut bei Ankunft am Bestimmungsorte nicht reklamiert wurde, ist durch das Dekret vom 13. August 1810[2]) geregelt, welches bestimmt, dass das Gut während sechs Monaten aufzubewahren und dann an die Fiskalbehörde abzuliefern ist. Diese Aufbewahrungspflicht ist allerdings keine absolute, die Eisenbahn kann vielmehr, wenn das Gut vermöge seiner Natur dem Verderben ausgesetzt ist, zur Wahrung der Interessen dessen, den es angeht, den Verkauf veranlassen; die Eisenbahn hat aber nicht dargethan, dass der Verkauf, vor Ablauf der vorgeschriebenen Fristen, ein dringlicher war. Unter diesen Umständen ist die Versteigerung, auch wenn sie gerichtlich bewilligt war, als eine unstatt-

---

[1]) Art. 1994 C. C. lautet: In allen Fällen kann der Auftraggeber unmittelbar diejenige Person belangen, welche von dem Beauftragten substituiert worden ist.

[2]) Dekret vom 13. August 1810. Art. 1. Die Ballen, Kisten, Koffer, Pakete und andere Gegenstände, welche den Frachtfuhrleuten oder den Unternehmern für die Beförderung zu Wasser und zu Land, zum Transport innerhalb des Kaiserreiches übergeben und nicht innerhalb sechs Monate, vom Tage der Ankunft am Bestimmungsorte an gerechnet, abgenommen worden sind, werden auf Betreiben der Verwaltung des Enregistrements in öffentlicher Versteigerung verkauft.

hafte zu bezeichnen und die Eisenbahn als verantwortlich und schadenersatzpflichtig zu erklären.

Nr. 201. Entsch. des Handelsgerichts Wien.
Vom 31. August 1900.

(Allgem. Tarif-Anz. XIX (1900). Nr. 50. S. 764.)

§§ 65, 88. Oesterr. Eisenb.-Betr.-Regl. Befugnisse der Eisenbahn bei Hinderung der Fortsetzung des Transports durch höhere Gewalt oder Zufall.

Das Berufungsgericht hält die Voraussetzungen des § 88 des Eisenbahn-Betriebsreglements für die Ersatzpflicht der beklagten Eisenbahn nicht vorhanden.

Eine Arglist wird der Beklagten von der klagenden Firma selbst nicht zur Last gelegt, aber auch eine grobe Fahrlässigkeit der beklagten Bahn lässt sich in ihrem Verhalten nach Lage der Sache nicht erkennen.

Es ist constatirt und wird auch von der Klagsfirma zugegeben, dass in Stockerau ein Transporthinderniss eingetreten ist.

In diesem Falle kommt § 65 des Eisenbahn-Betriebsreglements zur Anwendung, welcher bestimmt, dass die Eisenbahn den Absender um anderweitige Verfügung über das Gut anzugehen habe, wenn nicht der im Absatze 3 dieses Paragraphen erwähnte Ausnahmsfall vorliegt, in welchem der Eisenbahn das Recht eingeräumt ist, dann, wenn die Fortsetzung des Transports auf einem anderen Wege stattfinden kann, das Gut auf einem anderen Wege dem Bestimmungsorte zuzuführen oder es anzuhalten und den Absender um anderweitige Anweisung anzugehen.

Dieses Wahlrecht ist durchaus nicht der Willkür der Bahn überlassen, sondern sie hat die Wahl einer anderen Route, wie aus dem Beisatze „im Interesse des Absenders“ hervorgeht, als Quasibevollmächtigter desselben (§ 1009 a. b. G. B.) und mit der Diligenz eines ordentlichen Frachtführers (Art. 395 H. G. B. u. ff.) zu treffen.

Die Leitung der Sendung über die Hilfsroute und die Nichtverständigung des Absenders von dem Transporthindernisse und der deshalb erfolgten Aufhaltung des Gutes in Stockerau kann der Bahn nicht als Verschulden angerechnet werden, weil § 65 des Eisenbahn-Betriebsreglements eine allgemeine Verpflichtung der Bahn zu dieser Verständigung nicht ausspricht, vielmehr im Absatz 3 je nach den Umständen des Falles die Verständigung dem Ermessen der Bahnverwaltung überlassen hat; dass aber die Sendung, nachdem sie wegen der erwiesenen Einstellung des Frachtenverkehres auf der Strecke Stockerau—Wien am 16. September 1899 in der Station Stockerau aufgehalten worden

war, nicht sofort, sondern erst am 17. September auf der Hilfsroute weiter befördert wurde, begründet keine grobe Fahrlässigkeit der Bahn, weil begreiflicherweise in Folge der Verkehrseinstellung gegen Wien und der hiedurch eingetretenen Güterstauung, sowie der Gefährdung des Bahndammes zwischen Stockerau und Sirndorf die bezügliche Verfügung einen geringen Aufschub erleiden musste, die Bahn aber immerhin annehmen durfte, dass die nicht versicherte und nicht als Eilgut aufgegebene Sendung noch innerhalb der Lieferfrist des § 63 des Eisenbahn-Betriebsreglements, mit welcher aus dem angeführten Grunde auch der Absender rechnen musste, einlangen werde; thatsächlich ist auch das Gut mit einer Verspätung von nur wenigen Stunden in der Endstation Wien angelangt und der Adressat sofort mittelst pneumatischer Karte hievon verständigt worden.

Dass das Frachtgut gerade während der kurzen Ueberschreitung der Lieferfrist zugrunde gegangen ist, wird von der Klagsfirma selbst nicht behauptet, noch weniger erwiesen.

Der beklagten Bahn kann sonach die Unterlassung der nöthigen Vorsicht nicht zur Last gelegt werden.

Nr. 202. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 1. September 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. 1900. S. 2459.)

Derjenige, der einen Anspruch gegen die Bahn erhebt, muss hiezu nach den Bestimmungen des Eisenbahnfrachtrechtes legitimirt sein. Ist dies nicht der Fall, so ist er nicht zur Klage berechtigt, auch wenn ihm nach den Bestimmungen des bürgerlichen Gesetzbuches ein Anspruch zustände.

Für den vorliegenden Fall kommt nicht § 1358 a. b. G. B., sondern § 1423 a. b. G. B. zur Anwendung. Demgemäss sind die Ansprüche der Empfänger auf Frachtrückerstattung nicht ex lege auf J. H. übergegangen, sondern können erst durch Abtretung auf J. H. übergehen. Und da der Kläger selbst anführt, dass die Empfänger eine Abtretung verweigert haben, so erscheint der Kläger nicht berechtigt, den an sich liquiden Klagsbetrag von dem Beklagten zu beanspruchen.

Aber selbst wenn mit Rücksicht auf die Aussage des Zeugen H. N., der bestätigte, dass J. H. den Empfängern der hier in Frage kommenden Superphosphatsendungen die von ihnen bezahlten Frachtbeträge wiedererstattete, angenommen würde, dass die Ansprüche dieser Empfänger gegen das geklagte Aerar auf J. H. ex lege übergegangen seien, so wäre der Kläger dennoch nicht legitimirt, die Klage gegen das Aerar einzubringen. § 73 (1) Betriebsreglement, beziehungsweise Zusatzbestimmung VIII zu § 61 Betriebsreglement bestimmt nämlich, wer legi-

timirt ist, die aus dem Frachtvertrage entspringenden Rechte gegen die Bahn geltend zu machen, d. i. ohne Rücksicht darauf, ob er auch materiell berechtigt ist. Nach §§ 73 (1), 64 (4) Betriebsreglement ist der Empfänger allein legitimirt, alle Rechte aus dem Frachtvertrage geltend zu machen, ohne dass es darauf ankommt, ob sie nach materiellem Rechte ihm oder einem Anderen zustehen. Nach der speciellen Bestimmung VIII zu § 61 Betriebsreglement ist der Empfänger, wenn er die Fracht an die Bahn gezahlt hat, allein legitimirt, Frachtrückerstattungsansprüche zu stellen, ohne Rücksicht darauf, ob er wirklich die Fracht für sich oder für einen Dritten mit dessen Gelde bezahlt hat. Ein Dritter, wenn er auch die Frachtzahlung thatsächlich geleistet oder dem Empfänger die Fracht erstattet hat, ist deshalb noch nicht zur Rückforderung der Ueberzahlung legitimirt. Diese Legitimation kann ihm nur der Empfänger übertragen, sei es durch Cession des Anspruches, sei es (wie es auch in der Zusatzbestimmung VIII zu § 61 Betriebsreglement ausgesprochen ist) durch eine Erklärung, dass er, der Empfänger, mit der Auszahlung des fraglichen Betrages an den Dritten einverstanden ist, oder durch eine andere ähnliche Erklärung. Es kommt also nach dem Betriebsreglement nicht darauf an, wer materiell berechtigt, sondern wer legitimirt erscheint, Rechte gegen die Bahn geltend zu machen.

Nr. 203. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

2. Senat. Vom 25. September 1900.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1901. Heft 2. S. 467.)

Wenn einer Gemeinde, welcher ein Besteuerungsrecht nach § 35 des Kommunalabgabengesetzes nicht zusteht, durch den in einem Gutsbezirk stattfindenden Betrieb von Eisenbahnen nachweisbar Mehrausgaben für Zwecke des öffentlichen Volksschulwesens oder der öffentlichen Armenpflege erwachsen, welche im Verhältniss zu den ohne diesen Betrieb für die erwähnten Zwecke nothwendigen Gemeindeausgaben einen erheblichen Umfang erreichen und eine Ueberbürdung der Steuerpflichtigen herbeizuführen geeignet sind, so ist eine solche Gemeinde doch nicht berechtigt, nach Massgabe des § 53 Abs. 2 des Kommunalabgabengesetzes von dem Eisenbahnunternehmer einen angemessenen Zuschuss zu verlangen, weil dieser zur Gewerbesteuer staatlich überhaupt nicht veranlagt ist.

Was von der Pflicht, Gebühren, Beiträge, Steuern und Dienste für ein Gemeinwesen zu leisten, gilt, dass nämlich diese Pflicht nur insoweit besteht, als der Gesetzgeber den Pflichtigen bezeichnet, dem er sie auferlegt, gilt auch von der Verpflichtung zur Zahlung von Zuschüssen an die Arbeiterwohnsitzgemeinden gemäss § 53 des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893. Ist daher der Absatz 2 daselbst dahin zu verstehen, dass ein Gewerbetreibender, sofern er zur Gewerbesteuer staatlich überhaupt nicht veranlagt ist, von der Arbeiterwohnsitzgemeinde

aus § 53 a. a. O. nicht in Anspruch genommen werden darf, so wird dadurch jeder Anspruch der Gemeinde St. hinfällig. Es steht ausser Zweifel, dass der Betrieb der Staatseisenbahnen, und zwar auch in Ansehung der Werkstätten (vgl. Kommissionsbericht des Abgeordnetenhauses zum Entwurf des Kommunalabgabengesetzes Seite [2440] 39) staatlich zur Gewerbesteuer nicht veranlagt wird und keiner kommunalen Gewerbesteuer unterliegt (vergl. Art. 4 und 10 der Ausführungsanweisung vom 10. April 1892 nebst Zusatzbestimmungen vom 5. März 1894, Fuistings Kommentar zum Gewerbesteuergesetz v. 24. Juni 1891 Seite 147, 148, 149, 157 und § 28 des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893, sowie Nöll's Kommentar hierzu, 3. Aufl. Seite 78, Anmerkung 13). Zweifelhaft dagegen ist es, welche Folgerungen hieraus im Hinblick auf § 53 Abs. 2 a. a. O. zu ziehen sind. Man könnte zunächst vielleicht geltend machen, dass in solchen Fällen von dem Auskunftsmittel eines fingirten Steuersatzes Gebrauch zu machen und eine fiktive Einschätzung des Gewerbetreibenden zur Gewerbesteuer am Platze sei. Zur Rechtfertigung dieser Auffasung lässt sich aber nichts weiter anführen, als dass eine fiktive Einschätzung und fingirte Steuersätze dem Kommunalsteuerrechte nicht fremd sind. Indessen dieser Beweisgrund versagt, sobald man sich die bestimmte Ausdrucksweise des Gesetzes vergegenwärtigt. Das Gesetz spricht von dem Satze der staatlich veranlagten Gewerbesteuer. Ein fingirter Steuersatz ist aber etwas hiervon wesentlich Verschiedenes, und aus diesem Grunde ist es ausgeschlossen, in Fällen, wo es an einem staatlich veranlagten Gewerbesteuersatze fehlt, an dessen Stelle einen fingirten Steuersatz in Anwendung zu bringen oder gar, wie der Bezirksausschuss will, für die Festsetzung des Maximums des Zuschusses ein billiges Ermessen walten zu lassen. Weiter könnte man sagen, dass beim Mangel eines staatlich veranlagten Gewerbesteuersatzes nur die Schranke in Fortfall komme, die der Gesetzgeber im übrigen für die Ansprüche der Arbeiterwohnsitzgemeinde für erforderlich erachtet habe. Einer solchen Auslegung aber widerstreitet zunächst die dem ganzen § 53 a. a. O. innewohnende Eigenschaft einer Ausnahmevorschrift im eigentlichsten Sinne. Auf diesen Charakter hat der Gerichtshof bereits in zahlreichen früheren Streitfällen hingewiesen und namentlich hervorgehoben, dass er bereits in den Vorstadien des Gesetzes so klar zu Tage getreten sei, dass dadurch eine strenge Auslegung des Gesetzes geboten werde. „Man glaubte“ — so heisst es in dem Berichte der Subkommission (Drucksachen des Hauses der Abgeordneten 17. Legislaturperiode 5. Session 1892/93 Nr. 128 Anlage B Seite 157) — „von einer allgemeinen und grundsätzlichen Regelung der schwierigen Frage zur Zeit

überhaupt Abstand nehmen und sich auf den Versuch beschränken zu sollen, den drückendsten Misständen durch geeignete spezielle Ausnahmevorschriften zu begegnen" (vgl. das Endurtheil vom 16. Mai 1899, Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Band XXXV Seite 131 ff.). Offenbar von denselben Erwägungen aus hat es der Gesetzgeber auch für erforderlich angesehen, für die Bemessung der Höhe „des angemessenen Zuschusses" (vergl. Bericht der Subkommission Seite 160, 161) speziellere Gesichtspunkte aufzustellen.

Eine solche speziellere Vorschrift findet sich zunächst für die gewöhnlichen Fälle des Abs. 1 im letzten Satze. Die Zuschüsse der Betriebsgemeinde dürfen in keinem Falle mehr als die Hälfte der gesammten in der Betriebsgemeinde von den betreffenden Betrieben zu erhebenden direkten Gemeindesteuern betragen. Diese Bestimmung ist so klar und deutlich gefasst, dass über ihre Auslegung Zweifel nicht erhoben werden können, obwohl ihre Anwendung zu einem befremdlichen Resultat dann führt, wenn sich die Betriebsgemeinde in einer so günstigen Finanzlage befindet, dass sie nur sehr geringe oder gar keine Gemeindesteuern erhebt. In solchen Fällen muss der Zuschuss für die Arbeiterwohnsitzgemeinde zu einem minimalen Betrage zusammenschrumpfen oder auch ganz fortfallen, mag sich die Wohnsitzgemeinde selbst auch in den allermisslichsten Verhältnissen befinden. Bei dem klaren Wortlaute des Gesetzes müssen aber diese Folgen hingenommen werden, und zwar umsomehr, als sich, wie der Bericht der Subkommission (vergl. daselbst Seite 161) ergiebt, der Gesetzgeber der Möglichkeit solcher, wenn auch seltenen Fälle keineswegs unbewusst geblieben ist. Das Prinzip, dass dem Anspruch auf Zuschussleistung feste Grenzen gezogen sind, muss daher auch dem Absatz 2 gegenüber aufrecht erhalten werden, und mit diesem Grundsatze ist es unverträglich, wenn der dem Schlusssatze des Absatzes 1 entsprechende zweite Satz des Absatzes 2 „der Zuschuss darf in diesem Falle den vollen Satz der staatlich veranlagten Gewerbesteuer nicht übersteigen", dahin ausgelegt wird, dass beim Mangel eines staatlich veranlagten Gewerbesteuersatzes nur die Schranke für die Bemessung des Anspruchs der Arbeiterwohnsitzgemeinde in Fortfall gekommen sei. Vielmehr ergiebt sich als nothwendige Folgerung, ähnlich wie bei den oben hinsichtlich des Absatzes 1 hervorgehobenen, zwar seltenen, aber doch möglichen Umständen, dass dem Anspruche selbst die gesetzliche Unterlage mangelt.

Nr. 204. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 2. Oktober 1900.

(Allg. Tarif-Anz. XIX. Nr. 42. S. 646.)

Wenn sich die Ablieferung eines Gutes um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist verzögert, ist die Bahn verpflichtet, Entschädigung für das nicht abgelieferte Gut der Partei auf deren Verlangen zu leisten, und kann nicht verlangen, dass die Partei sich mit dem inzwischen aufgefundenen Gute begnüge.

Im § 79 Betriebsreglement wird nicht blos eine Rechtsvermuthung aufgestellt, sondern dem Berechtigten die rechtliche Stellung Desjenigen eingeräumt, dem ein Gut in Verlust gerathen ist. Das geht aus dem Wortlaute des § 79 hervor, denn es heisst daselbst nicht, es gelte die Rechtsvermuthung des Verlustes des Gutes, sondern es wird ausgesprochen, dass der zur Klage Berechtigte das Gut, und zwar ohne weiteren Nachweis als in Verlust gerathen betrachten kann. Die Consequenz dessen ist, dass die Bahn Ersatz leisten muss, und § 80 Betriebsreglement bestimmt dann die Höhe des Ersatzes auch für den Fall des § 79 mit den Worten: „Wenn auf Grund der vorhergehenden Bestimmungen", also auch des § 79 u. s. w. Dass für den Fall des § 79 Ersatz geleistet werden muss, ergiebt sich aus § 82, wo die Möglichkeit in Betracht gezogen wird, dass das Gut sich nach Bezahlung der Entschädigung finden könnte. Für die Anschauung, dass der Werth des Gutes nur verlangt werden könnte, wenn sich dasselbe nicht noch vor der Klage findet, ist im Betriebsreglement kein Anhaltspunkt zu finden. Das Gegentheil ergibt sich aus § 82 Betriebsreglement wo die Möglichkeit erörtert wird, dass für das Gut ohne Klage Ersatz geleistet wird, und dem Berechtigten die Möglichkeit gegeben wird, sich die Rückstellung des Gutes im Falle des Wiederauffindens zu wahren, dagegen der Bahn nicht das Recht eingeräumt wird, bei Wiederauffinden des Gutes dasselbe dem Berechtigten aufzudrängen und die Entschädigung zurückzuverlangen.

In den Worten des § 79 Betriebsreglement „der zur Klage Berechtigte" kann schon nach dem Wortsinne nicht ein Beleg für die Ansicht des Beklagten gefunden werden. Die Bezeichnung „der zur Klage Berechtigte" ist mit Rücksicht auf § 66 Betriebsreglement gewählt, weil dies sowohl der Absender als der Destinatar sein kann, je nachdem die Bestimmungen des § 66 Betriebsreglement für den einen oder den anderen sprechen.

Nr. 205. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 2. Oktober 1900.

(Allgem. Tarif-Anz. XIX (1900). Nr. 48. S. 658.)

Aus dem Umstande, dass ein Theil einer aus mehreren Stücken bestehenden Sendung in einem anderen Wagen und nach Ablauf der Lieferfrist einlangt, kann noch nicht auf eine grobe Fahrlässigkeit der Bahn geschlossen werden.

Die grobe Fahrlässigkeit deducirt der Kläger daraus, dass die Kiste H 16 nicht in demselben Waggon wie die anderen mit demselben Frachtbriefe aufgegebenen Kisten verladen wurde. Allein es besteht keine Bestimmung darüber, dass mehrere mit demselben Frachtbriefe aufgegebene Stückgüter in demselben Waggon verladen werden müssen, sondern es ist der Bahn überlassen, je nach den momentanen Betriebsverhältnissen die Verladung der Güter vorzunehmen. Es kann also in dem Umstande, dass die fragliche Kiste nicht in demselben Waggon wie die anderen Kisten verfrachtet wurde, ein Verschulden der Bahn überhaupt nicht erblickt werden; und umsoweniger liegt eine grobe Fahrlässigkeit aus diesem Grunde vor. Da die Bahn zugibt, dass diese Kiste H 16 nach Ablauf der Lieferfrist, also verspätet eingelangt ist, und nicht bewiesen hat, dass die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt noch abzuwenden vermochte, so muss sie gemäss § 86 Betriebsreglement als an der Verspätung schuldtragend angesehen werden. Für den durch eine Verspätung entstandenen Schaden haftet sie in Gemässheit des § 86 Betriebsreglement und nur in dem Falle einer Arglist oder groben Fahrlässigkeit gemäss § 88 für den vollen Schaden. Eine grobe Fahrlässigkeit der Bahn liegt, wie bereits oben dargethan wurde, in dem Umstande, dass die Kiste H 16 in einem anderen Waggon als die anderen Kisten verladen wurde, nicht, und der Umtand, dass die Kiste nach Ablauf der Lieferfrist einlangte, trotzdem sie leicht verderbliches Gut enthielt, genügt nicht, um auf eine grobe Fahrlässigkeit zu schliessen, weil im § 87, der von dem gewöhnlichen Verschulden handelt, auch die Möglichkeit in das Auge gefasst ist, dass bei einem Gute, welcher Beschaffenheit immer, eine Verspätung von mehr als vier Tagen eintritt.

Nr. 206. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 9. Oktober 1900.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. IX. Nr. 5. S. 147.)

Die Bahn ist nicht verpflichtet, den Empfänger vor Auslösung des Frachtbriefes von der mangelhaften Beschaffenheit des Gutes zu verständigen. Es ist unzulässig, in den Frachtbrief eine Erklärung des Absenders, dass das Gut mangelhaft sei, aufzunehmen.

Nach der Natur des Frachtvertrages ist die Verpflichtung des Frachtführers darauf beschränkt, das Gut in dem Zustande, in welchem

es sich zur Zeit der Aufgabe befindet, in der vertragsmässigen Frist an dem Bestimmungsorte an den Empfänger abzuliefern. Darin ist auch die Verpflichtung des Frachtführers enthalten, alle Vorkehrungen, welche dem Frachtführer möglich und von ihm vernünftigerweise erwartet werden können, zu treffen, um einen Verlust des Gutes oder ein Fortschreiten des Verderbens des Gutes hintanzuhalten. Die Bahn muss jedes Gut, das nicht ausdrücklich vom Verkehr ausgeschlossen ist, ohne Rücksicht auf die Qualität befördern, und es kann einem Frachtführer keineswegs obliegen, dem Empfänger zu vermelden, das verfrachtete Gut sei minderer Qualität oder in mangelhaftem Zustande zur Aufgabe gelangt; denn der Frachtführer hat sich in das Vertragsverhältnis zwischen Aufgeber und Empfänger nicht hineinzumischen, und es braucht ihm nicht aufzufallen, warum der Aufgeber mangelhafte Ware übersendet. Dies gilt um so mehr von der Bahn, welche einen so grossen Verkehr zu bewältigen hat, weshalb ihr auch nicht zugemutet werden kann, Wahrnehmungen der Beamten in der Aufgabestation über die Qualität der Ware in Evidenz zu halten, um hierüber sofort dem Empfänger Bericht zu erstatten. Ueberdies ist es Sache des Empfängers, vor der Uebernahme des Gutes dasselbe zu besichtigen und seine Rechte rechtzeitig zu wahren. Die Bahn muss das Bestreben haben, die Fracht und die auf dem Gute haftenden Gebühren zu erhalten, und es kann ihr nicht zugemutet werden, den Empfänger zu warnen, die Zahlung der Fracht und der Gebühren zu unterlassen, weil das Gut nicht von guter Qualität sei. Dies um so weniger, als nicht erfindlich ist, inwiefern die Zahlung der Fracht und der Gebühren vor Besichtigung der Ware die Rechte des Empfängers gegenüber der etwaigen Vertragswidrigkeit oder gar gegenüber der Unredlichkeit des Versenders alterieren könnte. Die Klagefirma hat als Empfänger in Gemässheit des Internationalen Uebereinkommens den Frachtbrief eingelöst, und es bleiben ihr alle etwaigen Rechte auf Rückforderung des so ausgelegten Betrages gewahrt. Nicht von der Bahn, welche bei der Einhebung der richtig berechneten Fracht und Gebühren nach den Bestimmungen des Gesetzes vorgegangen ist, sondern von demjenigen, der durch die etwaige Uebersendung einer etwa ordnungswidrigen Ware Frachtauslagen veranlasst hat, welche der Empfänger nur bei ordnungsmässigem Zustande der Ware gemacht hätte, hat die Klagefirma Ersatz dieser Auslagen zu verlangen.

„Es ist unter diesen Umständen nicht entscheidend, ob die Bahn, wie der Kläger vermeint, verpflichtet war, den Aufgeber zu veranlassen, eine dem Inhalte des Reverses entsprechende Klausel auf den Frachtbrief zu setzen. Weder im Internationalen Uebereinkommen noch in

den Ausführungsbestimmungen, noch in den Tarifen ist der Bahn die Verpflichtung auferlegt, eine Klausel über die Qualität oder die Beschaffenheit einer Ware — und nur um diese und nicht um die Verpackung handelt es sich hier — in den Frachtbrief aufzunehmen. Somit ist die Aufnahme einer solchen Klausel gemäss Art. 6, Absatz 5, I. U. unzulässig. Der Kläger hat sich für die Zulässigkeit einer solchen Klausel auf Art. 7 des I. U. berufen, allein mit Unrecht. Art. 7 I. U. kommt nur zur Anwendung, wenn die in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen unrichtig sind, was hier nicht zutrifft. Auch normiert Art. 7 ein Recht, aber nicht eine Pflicht der Bahn, und es kann aus der Unterlassung eines Rechtes nicht eine Haftpflicht abgeleitet werden.

Nr. 207. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Civil-Senat. Vom 10. Oktober 1900.

(Deutsch. Jur.-Zeitg. VI (1901). Nr. 1. S. 27.)

Verkehrs-Ordn. f. d. Eisenb. Deutschlands v. 15. November 1892. § 53 Abs. 7 u. 8. § 61 Abs 1 u. 4. Der Frachtzuschlag hat die rechtliche Natur einer Konventionalstrafe, verjährt daher nicht in einem Jahre und kann sowohl vom Absender wie vom Empfänger eingezogen werden.

Im Juli 1897 gab Bekl. ein hölzernes Fass mit einem aus Braunkohlenteer hergestellten Schmieröl im Gewicht von 186 kg zum Versand mit der Eisenbahn auf und bezeichnete in dem Frachtbrief den Inhalt des Fasses nur als „Motoröl“, ohne Angabe des spezifischen Gewichts. Das Fass gelangte in einem bedeckten, mit Stückgütern versehenen Güterwagen zur Versendung, die Fracht wurde von dem Empfänger bezahlt. Mit einer im Mai 1899 erhobenen Klage forderte der Eisenbahnfiskus von der Bekl. als Absenderin aus § 53 Abs. 7, 8 der Eis.-Verk.-Ordn. noch einen als Konventionalstrafe bezeichneten Frachtzuschlag von 2232 M., weil der Frachtbrief die nach XX Ziff. 6 der Anl. B. zur Verkehrsordnung erforderliche Angabe über das spezifische Gewicht nicht enthalten habe. In den Vorinstanzen wurde die Klage abgewiesen: vom LG., weil die Klage zunächst gegen den Empfänger hätte gerichtet werden müssen, vom BerG., weil sie nach § 61 Abs. 4 der Verkehrsordnung verjährt sei. Die Revision des Kl. führte zur Verurteilung der Bekl. Der Betrag, der aus § 53 Abs. 7, 8 der Eis.-Verk.-Ordn. zu erheben ist, wird dort allerdings Frachtzuschlag genannt, ist jedoch eine Konventionalstrafe und wurde als solche auch in den früheren Betriebsreglements bezeichnet. Die jetzige Benennung erklärt sich aus dem Bestreben, die Verk.-Ordn. in möglichste Uebereinstimmung mit dem Intern. Uebereinkommen über den Eisenbahnverkehr vom 14. Oktober 1890 zu setzen, und daraus, dass dort (Art.

VII Abs. 4 und § 3 der Ausführungsbestimmungen) solche Abgabe als surtaxe bezeichnet wird; die Wahl des Ausdrucks vermag jedoch an ihrer rechtlichen Natur nichts zu ändern. Danach aber kann dieser sog. Frachtzuschlag nicht unter § 61 Abs. 4 der Verk.-Ordn. gebracht werden. Ebensowenig findet Art. 61 Abs. 1 auf sie Anwendung, und deshalb ist die Eisenbahn nicht verpflichtet, sich zunächst an den Empfänger zu halten. Ob sie hierzu berechtigt wäre, braucht nicht untersucht zu werden; jedenfalls darf sie den Absender in Anspruch nehmen, da die verwirkte Strafe eine Schuld des Absenders ist. Endlich hat Bekl. gegen § 53 Abs. 8 der Verk.-Ordn. verstossen. Sie beruft sich darauf, dass es ihr nach XX Ziff. 6 der Anl. B. freigestanden habe, die Angabe des spezif. Gew. zu unterlassen, da dann die Bedingungen in XXII anzuwenden gewesen wären und die Beförderung des Fasses hätte unterbleiben müssen. Diese Verteidigung geht jedoch fehl. Zuzugeben ist, dass keine unbedingte Verpflichtung für Bekl. bestand, bei Versendung von Motoröl das spezifische Gewicht anzugeben. Wollte sie aber die Angabe unterlassen, so musste sie sich den Bedingungen in XXII unterwerfen, also auch bei der Aufgabe und Verpackung die Vorschriften in Ziff. 1, 8 daselbst beobachten. Dies ist nicht geschehen und deshalb ist die Strafe verwirkt worden. Dass die Eisenbahnbeamten das Frachtstück von der Beförderung hätten ausschliessen müssen, kann Bekl. nicht schützen, da die Vorschriften in § 53 Abs. 7, 8 der Verk.-Ordn. den Zweck haben, auf die Absender solcher Frachtstücke, deren Beförderung mit gemeiner Gefahr verbunden ist, durch Androhung hoher Konventionalstrafen einen Zwang auszuüben, dass von ihrer Seite alles geschicht, was nötig ist, um die Gefahr zu verhüten. Ebensowenig kann es der Bekl. zur Entschuldigung gereichen, dass die Eisenbahn angeblich lange Zeit hindurch ihre Oelsendungen in dem jetzt gerügten Zustande unbeanstandet angenommen hat.

Nr. 208. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 11. Oktober 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV. Nr. 28. S. 695.)

Wenn die körperliche Verletzung einer Person erweislich durch ein Verschulden der Eisenbahn herbeigeführt wurde, so ist dieselbe auch zum Ersatze des ausser dem körperlich Verletzten einem Dritten verursachten Schadens nach § 1295 a. b. G.-B. verpflichtet.

Der Ersatzanspruch der Klägerin nach § 1295 a. b. G.-B. ist begründet, weil festgestellt ist, dass ein Verschulden der beklagten Bahn in dem Unfalle des Gatten der Klägerin insoferne vorliege, als das Herabfallen des Coupéfensters nur dadurch veranlasst wurde, dass in der unteren Laufschiene, auf welcher das geschlossene Fenster aufsitzt,

drei Schrauben fehlten und die Schiene daher zur erforderlichen Widerstandsleistung unfähig war. Durch die Beschädigung ihres Gatten, welcher in dem Geschäfte der Klägerin thätig war, wurde ihr nun ein vermögensrechtlicher Schaden zugefügt, wofür sie nach § 1295 a. b. G.-B. Ersatz anzusprechen berechtigt ist. Wenn auch ihr Gatte einen Entschädigungsanspruch nach § 1325 a. b. G.-B. zu stellen berechtigt war, und ihm auch zum Theile eine Entschädigung zuerkannt wurde, so schliesst dies den Entschädigungsanspruch der Klägerin nicht aus, weil § 1325 a. b. G.-B. vermöge seiner Stellung im Gesetze nur das Mass der Entschädigung des Verletzten regelt. Wenn nun das Berufungsgericht der Klägerin jedes Recht abspricht, von der Beklagten Schadenersatz zu fordern, so war diese Anschauung des Berufungsgerichtes dem Gesetze nicht entsprechend. Es war daher die Revision der Klägerin gerechtfertigt. Bezüglich der Frage, welcher Anspruch der Klägerin gebührt, hat das erste Gericht mit Recht der Klägerin den Ersatz für die entgangene Arbeitskraft im monatlichen Betrage von fl. 45 oder K 90 zuerkannt, die übrigen Ansprüche dagegen als unbegründet zurückgewiesen.

Nr. 209. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes.

Vom 19. Oktober 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV. Nr. 16. S. 457.)

1. Die Beurtheilung der Nothwendigkeit einer Enteignung liegt in dem freien Ermessen der entscheidenden Behörde und entzieht sich daher der Cognition des Verwaltungsgerichtshofes.

2. Einwendungen gegen die begehrte Enteignung, welche, nachdem die Erhebungen in der Gemeinde abgeschlossen sind, vorgebracht werden, bleiben unberücksichtigt.

Im Recurse gegen das Expropriations-Erkenntniss bestritt, wie in der vorliegenden Beschwerde, der Beschwerdeführer einerseits die Nothwendigkeit der Expropriation überhaupt, andererseits die Zulässigkeit der vollständigen Entziehung des Eigenthums.

Was den ersten Beschwerdepunkt anbelangt, so liegt die Beurtheilung der Nothwendigkeit der Enteignung in dem freien Ermessen der entscheidenden Behörden, entzieht sich daher gemäss § 3, lit. e des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, der Cognition des Verwaltungsgerichtshofes. In diesem Punkte ist die Beschwerde daher unzulässig.

Soweit aber vom Beschwerdeführer als Mangel des Verfahrens gerügt wird, dass der von ihm bei der Enteignungsverhandlung vorgeschlagene Modus der Wasserableitung nicht entsprechend geprüft worden sei, so geht aus dem Obengesagten hervor, dass die Commission auch diese Eventualität ins Auge gefasst, dieselbe aber auf Grund des Sachver-

ständigen-Gutachtens verworfen hat. Die Einwendung der Mangelhaftigkeit des Verfahrens ist daher unbegründet.

Was die Einwendung betrifft, dass, die Nothwendigkeit der Expropriation vorausgesetzt, das Expropriations-Erkenntniss über das gesetzlich zulässige Mass hinausgehe, indem nicht auf die vollständige Abtretung des Eigenthums, sondern auf die Einräumung einer Servitut zum Zwecke der Wasserableitung über die Grundstücke des Beschwerdeführers hätte erkannt werden sollen, so wurde diese Einwendung bei der Expropriationsverhandlung nicht erhoben. Dieselbe stellt sich aber nicht blos als eine Rechtsverwahrung dar, sondern sie beeinflusst auch die Thatbestandsaufnahme, da darüber, ob die vollständige Abtretung des Eigenthums nothwendig oder auch blos die Einräumung einer Servitut ausreichend wäre, Erhebungen an Ort und Stelle und auch Verhandlungen zwischen den Parteien über die Thatbestandsaufnahme erforderlich sind.

In diesem Sinne schreibt § 15 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, in den Absätzen 3 und 4 ausdrücklich vor, dass jedem Betheiligten freisteht, bei den Erhebungen zu erscheinen und Einwendungen gegen die begehrte Enteignung vorzubringen, und dass Einwendungen, welche, nachdem die Erhebungen in der Gemeinde abgeschlossen sind, vorgebracht werden, unberücksichtigt bleiben.

Es wäre demnach Sache des Beschwerdeführers gewesen, sogleich bei der Expropriationsverhandlung das Begehren auf die gedachte Einschränkung der Expropriation vorzubringen und die Erhebungen in dieser Richtung in Anspruch zu nehmen.

Da er dies unterlassen hat, war er in der Folge von dieser Einwendung präcludirt, weshalb auch in diesem Punkte die Beschwerde unzulässig erscheint.

Nr. 210. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 25. Oktober 1900.

(Preuss. Verw.-Bl. XXII. Nr. 20. S. 253.)

Der Bau von Kleinbahnen bei Benutzung öffentlicher Wege. Rechtliche Beziehungen des Unternehmers zu dem Wege-Unterhaltungspflichtigen in der örtlichen Polizeiverwaltung. Die landespolizeiliche Genehmigung des Unternehmens als massgebende Norm für die örtliche Polizeiverwaltung.

Die Zulässigkeit der Klage ist unbedenklich. Denn es handelt sich bei der Verfügung des Regierungspräsidenten vom 9. November 1899 nicht um eine auf Grund der Vorschriften des Kleinbahngesetzes erlassene Anordnung, gegen welche dann nicht die Rechtsmittel aus §§ 127 ff. des Landverwaltungsgesetzes, sondern gemäss § 52 Satz 1 des Kleinbahngesetzes nur die Beschwerde an den Minister der öffentlichen

Arbeiten gegeben wäre, da vorliegend eine elektrische, also eine „mit Maschinenkraft“ zu betreibende Kleinbahn in Frage steht (§§ 3^{1}, 22 daselbst; Entsch. des OVG. Bd. XXXIII S. 432). Nach dem Inhalt der Verfügung kann vielmehr nicht zweifelhaft sein, dass sie nicht in Ausübung des durch das Kleinbahngesetz geregelten Genehmigungs- und Aufsichtsrechts erlassen ist, sondern dass sie lediglich *die Ordnung des Verkehrs auf der öffentlichen Strasse während der Ausführung des Bahnbaues betrifft.*

Steht also eine Anordnung in Frage, die ihrem sachlichen Inhalt nach in das Gebiet der Ortspolizei gehört, so ist weiter anzunehmen, dass der Regierungspräsident bei Erlass der Verfügung vom 9. November 1899 sich nicht darauf beschränkte, nur einen Bescheid auf die Beschwerde der Unternehmer gegen die Verfügung der Polizeiverwaltung zu K. zu geben, sondern dass er seinerseits selbstständig eine neue Anordnung erlassen hat. Wäre die Verfügung vom 9. November als ein Beschwerdebescheid anzusehen, so würde geprüft werden müssen, ob dann die Stadtgemeinde, als angeblich durch den Bescheid verletzte Dritte, ohne Weiteres eine Beschwerde an den Königlichen Oberpräsidenten hätte einlegen können, und ob sie nicht vielmehr ihre Angriffe gegen eine vom Regierungspräsidenten abgeänderte Verfügung der örtlichen Polizeiverwaltung lediglich nach Massgabe von § 127 des Landesverwaltungsgesetzes hätte erheben müssen. Aber der Inhalt der Verfügung vom 9. November lässt darüber keinen Zweifel, dass der Regierungspräsident die Anordnung der Polizeiverwaltung aufgehoben und an Stelle derselben eine ganz neue selbstständige Anordnung getroffen hat.

Endlich konnte sich noch fragen, ob die Stadt zu einer solchen Beschwerde legitimirt erscheint, ob also hier überhaupt von einem Eingriff in die Rechte der Stadt die Rede sein kann. Auch dies muss aber an sich bejaht werden. Würde es sich bei der Verfügung vom 9. November 1899 lediglich um eine der Unternehmerin ertheilte *Erlaubniss* handeln, so würde ein Eingriff der Polizei in die Rechte der Stadt nicht vorliegen können. Denn dadurch, dass die Polizei ein Thun des Unternehmers *duldet*, greift *sie selbst* nicht in die Rechtssphäre des Dritten ein, gegen welche sich etwa das Thun des *Unternehmers* richtet. Hier würde immer nur der *Unternehmer* selbst die angeblichen Rechte des Dritten verletzen, dieser würde sich also auch nur auf dem gesetzlich gegebenen Wege gegen den Unternehmer wenden können. Ein Eingriff der *Polizei* in die Rechte des Dritten würde nicht vorliegen, denn dem Dritten würden also auch gegen die Erlaubniss, gegen die Duldung, dagegen, dass die Polizei seine ver-

meintlichen Rechte gegen den Unternehmer nicht schützen will, die Rechtsmittel der §§ 127 ff. des Landesverwaltungsgesetzes nicht gegeben sein. Wohl aber stehen ihm diese Rechtsmittel zu, wenn die Polizei einem Anderen eine Auflage macht, die in seine Rechte eingreift, wenn sie also durch ihre Verfügung zu einem solchen Eingriff veranlasst und nöthigt (Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Band X Seite 199). In dieser Beziehung kommt nun vorliegend in Betracht, dass die Genehmigung vom 13. Juli 1897 die Unternehmerin zum Bau der Kleinbahn verpflichtet. Denn in Nummer 4 daselbst ist im Anschluss an § 11 Absatz 2 des Kleinbahngesetzes und der zu dieser Bestimmung ergangenen Ausführungsanweisung vom 22. August 1892 (resp. vom 13. August 1898) der Unternehmerin die Verpflichtung auferlegt, die Kleinbahn in bestimmter Frist zu vollenden (vergl. Gleim, a. a. O. Seite 111). Wenn dann die Polizei der Unternehmerin bestimmte Handlungen vorschreibt, welche sie bei Erfüllung dieser Bauverpflichtung auszuführen hat, so will sie diese Handlungen nicht nur dulden, sondern sie verlangt deren Vornahme, sie fordert sie von der Unternehmerin. Glaubt der Dritte, dass diese von der Polizei verlangten Handlungen in seine Rechte eingreifen, so kann er gegen die Verfügung der Polizei die Rechtsmittel der §§ 127 ff. des Landesverwaltungsgesetzes einlegen.

Aber wenn danach die Klage der Stadt auch formell zulässig erscheint, so ist sie doch materiell nicht begründet und zwar weder in ihrem prinzipalen, noch in ihrem eventuellen Antrage.

Allerdings soll die Genehmigung für eine Kleinbahn erst ertheilt werden, wenn der Unternehmer, welcher zu der Anlage öffentliche Wege benutzen will, die Zustimmung des nach öffentlichem Rechte zur Unterhaltung des Weges Verpflichteten beigebracht hat, oder wenn diese Zustimmung von den im Gesetz dazu berufenen Behörden ergänzt ist (§§ 6, 7 des Kleinbahngesetzes). Vorliegend hatte aber die Stadt die Zustimmung ertheilt. Freilich hatte sie sich im Vertrage vorbehalten: „die Konzession und alle Rechte aus derselben für erloschen zu erklären“, wenn die Bahn nicht binnen einem Jahre nach der landespolizeilichen Genehmigung fertiggestellt war. Glaubte die Stadt, dass mit Rücksicht hierauf die Frist in der Genehmigungsurkunde nicht, wie geschehen, auf zwei Jahre von Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses an normirt werden dürfte, und dass diese Frist auch nicht weiter verlängert werden konnte, nachdem der Vertrag mit der Unternehmerin seitens der Stadt für aufgehoben erklärt war, so war sie befugt, gegen die Ertheilung der Genehmigung und gegen die Fristverlängerung die im Kleinbahngesetz gewiesenen Rechtsmittel zu ergreifen,

wie sie ja auch die Fristverlängerung durch Beschwerde bei dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten angefochten hat. So lange aber die Genehmigung nicht wieder aufgehoben oder abgeändert ist, bildet sie für das Verhalten der örtlichen Polizei eine rechtliche Grundlage. Die Ortspolizei hat ihrerseits nicht zu prüfen, ob die Genehmigung in ihrem rechtlichen Bestande durch jene, von der Stadt ausgesprochene Aufhebung der mit dem Unternehmer geschlossenen Verträge irgendwie berührt werden könnte. Auch trifft es nicht zu, dass die vorbehaltlos ertheilte Genehmigung mit jener Aufhebung ohne Weiteres nichtig und hinfällig wurde. Welche Rechte die Stadt aus ihrer Aufhebung der Verträge auch immer gegen den Unternehmer haben könnte, jedenfalls hat die Ortspolizei die von den übergeordneten Behörden ertheilte Genehmigung so lange zu beachten, als die Genehmigung nicht wieder beseitigt ist. Sie durfte also den Bau der Bahn auf den städtischen Strassen nicht hindern und war deshalb auch befugt, der Unternehmerin die Massnahmen vorzuschreiben, welche bei diesem Bau vorgenommen werden sollten. Der Erlass der Verfügung verletzt sonach die Rechte der Klägerin nicht.

Nr. 211. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes.

Vom 29. Oktober 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIII (1900). Nr. 145. S. 3013.)

Der Verwaltungsgerichtshof erscheint zu Amtshandlungen über Beschwerden wegen Pensionirung von Staatseisenbahnbediensteten nicht berufen.

Mit dem Erlasse vom 28. Juni 1900, Z. 28.571, hat das k. k. Eisenbahnministerium die von der k. k. Staatsbahn-Direction Wien verfügte Versetzung des Beamten N. N. der k. k. österr. Staatsbahnen in den dauernden Ruhestand bestätigt.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat die von N. N. gegen diese Entscheidung eingebrachte Beschwerde nach den §§ 3, lit. e und a, und 21 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne weiteres Verfahren zurückgewiesen, weil für den Fall, dass die Stellung des Beschwerdeführers als Beamter der k. k. österr. Staatsbahnen nach Massgabe des Organisationsstatutes für die k. k. Staatsbahnen (R.-G.-Bl. Nr. 16 ex 1896) als eine Staatsbedienstung anzusehen wäre, die Zuständigkeit des Verwaltungsgerichtshofes deshalb ausgeschlossen sein würde, weil die Entscheidung über die Quiescirung eines Staatsbeamten, der nicht selbstständiger Richter ist, zu den Angelegenheiten des freien behördlichen Ermessens gehöre, und weil für den entgegengesetzten Fall, dass nämlich die Stellung des Beschwerdeführers nicht als Staatsbedienstung anzusehen wäre, die aus diesem Dienstverhältnisse abgeleiteten Ansprüche privatrechtlicher Natur seien

und zur Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte gehörten, der Verwaltungsgerichtshof daher auch in diesem Falle gemäss § 3, lit. a, des eingangs bezogenen Gesetzes zu einer Amtshandlung über die Beschwerde nicht berufen erscheine.

Nr. 212. Rek. Entsch. des Reichsversicherungsamts.

Vom 29. Oktober 1900.

(Deutsch. Jur.-Zeitg. VI. Nr. 7. S. 165. Ziff. 3.)

Ein Strassenbahnunfall, welchen ein Strassenbahnkutscher auf dem Wege von seiner Wohnung zum Dienstort erleidet, ist kein Betriebsunfall im Sinne des Unfallversicherungsgesetzes.

Ein Strassenbahnkutscher hatte seinen Dienst nicht an seinem gewöhnlichen Stationsorte, sondern an einer anderen, weit davon entfernten Abfahrtsstelle anzutreten und benutzte auf diesem Wege die Strassenbahn, wobei er einen Unfall erlitt. Der auf Grund der Unfallversicherungsgesetze erhobene Entschädigungsanspruch ist in allen Instanzen zurückgewiesen worden. Die Wege, die versicherte Personen von ihrer Wohnung zur Arbeitsstätte und von dieser zur Wohnung zurücklegen, sind in der Regel dem Betriebe nicht zuzurechnen, und die Unfälle, welche sie auf solchen Wegen erleiden, keine Betriebsunfälle. Ein Ausnahmefall ist nicht gegeben. Insbesondere kann ein ausreichender Zusammenhang des Weges mit dem Betriebe darin nicht gefunden werden, dass der Weg des Klägers von seiner Wohnung bis zu dem Orte, wo er den Dienst anzutreten hatte, 8 km weit war, und dass er diesen Weg entweder entgeltlich oder auf Grund einer Freifahrtsberechtigung auf einem Wagen der Strassenbahn zurücklegte. Denn die Wege zu und von der Arbeit können rechtlich nicht verschieden beurteilt werden, je nachdem die Wohnung des Versicherten von der Betriebsstätte nahe oder entfernt liegt, und die Benutzung der Strassenbahn für die Zurücklegung jenes Weges war ein Recht, nicht eine Pflicht des Klägers, der in dieser Beziehung nicht anders zu behandeln ist wie jeder andere Reisende, welcher die Strassenbahn benutzt.

Nr. 213. Entsch. des Handelsgerichts der Seine.

Vom 31. Oktober 1900.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. IX. Nr. 4. S. 109.)

Die Thatsache, dass eine Zwischenbahn das unfrankierte Gut nicht weiter befördert, weil der Wert des Gutes die Transportkosten und den Zoll nicht mehr decke, befreit die beklagte Versandtbahn nicht von der Haftung für rechtzeitige Lieferung.

Die Firma R. gab am 12. Oktober 1899 in einer Station der französischen Nordbahn ein Kolli als Eilgut unfrankiert nach Tiflis auf. Das Gut gelangte nicht an den Bestimmungsort. R. reklamierte wieder-

holt bei der Nordbahn und erhielt endlich, am 18. März 1900, den Bescheid, das Kolli sei in Odessa liegen geblieben; die dortige Bahn habe es nicht mehr weiter spediert, weil nach ihrer Schätzung die bereits aufgelaufene Fracht und Zollauslage nicht mehr durch den Wert des Gutes gedeckt seien. R. erklärte das Gut gemäss Art. 33 I. U. als in Verlust geraten und verlangte von der Versandtbahn gerichtlich Fr. 441.30 Schadenersatz (Fr. 341.30 Wert der Ware, Fr. 100 weiteren Schaden). Die Bahn verlangte Abweisung der Klage; nachdem der Kläger die Auskunft vom 18. März 1900 erhalten, hätte er der Bahn gemäss Art. 12 (2) I. U. die nötige Deckung leisten sollen, damit der Weitertransport hätte stattfinden können.

Die Klage wurde im Betrage von Fr. 341.30 gutgeheissen, mit Bezug auf den Mehrbetrag unter Berufung auf Art. 34 I. U. abgewiesen. Nachdem das Gut von der Versandtstation ohne den in Art. 12 (2) I. U. vorgesehenen Kostenvorschuss angenommen worden, sei die Bahngemeinschaft zur gänzlichen Ausführung des Transportes verpflichtet gewesen. Nach 30 Tagen seit Ablauf der Lieferfrist habe R. das Gut als in Verlust geraten erklären dürfen und sei für ihn das Recht, Schadenersatz zu verlangen, entstanden.

Nr. 214. Entsch. des k. k. Bezirksgerichts Margarethen.
Vom 31. Oktober 1900.
(Allg. Tarif-Anz. XX. Nr. 3. S. 50.)

§ 70 Betr.-Reglem. Verhältniss des Spediteurs, welchem die Eisenbahn das nicht bezogene Gut auf Lager gegeben hat, zum Absender und zur Eisenbahn.

Der Spediteur, welchem die Bahn das vom Destinateur nicht bezogene Gut gemäss § 70 der (deutschen) Verkehrsordnung (§ 70 Betriebsreglement) unter Nachnahme der darauf haftenden Kosten und Auslagen auf Lager gegeben hat, ist berechtigt, diese von der Bahn nachgenommenen Beträge, sowie die bei ihm selbst erlaufenden Kosten gegen den Absender geltend zu machen. Dem Spediteur können, wenn er bei Uebernahme des Gutes mit der Sorgfalt des ordentlichen Kaufmannes gehandelt hat, Einwendungen gegen die Richtigkeit der von der Bahn nachgenommenen Beträge nicht entgegengesetzt werden. Ansprüche des Absenders, welche darauf gegründet werden, dass ein Theil der von der Bahn nachgenommenen Beträge durch Verschulden der Bahn erlaufen sei, bleiben der direkten Auseinandersetzung zwischen dem Absender und der Bahn vorbehalten.

Nr. 215. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 2. November 1900.

(Allg. Tarif-Anz. XX. Nr. 17. S. 291.)

Wenn eine Flüssigkeit in Glasballons aufgegeben wird, so sind im Frachtverkehr die Glasballons nicht als Packung, sondern als ein Theil der Sendung selbst zu betrachten.

Es ist zwar richtig, dass im Frachtbriefe A als Art der Verpackung die Ballons eingetragen sind. Doch steht dieser Umstand der Entscheidung des Berufungsgerichtes nicht im Wege, weil bei Beurtheilung der Frage, ob der Eigenthümer oder der Frachtführer die Folgen der während des Transportes des Frachtgutes eingetretenen Beschädigung zu tragen habe, lediglich die gesetzlichen Bestimmungen massgebend sind. Wenn nun das Berufungsgericht zwischen einer Verpackung zum Zwecke der Uebergabe an den Käufer und zum Zwecke der Verfrachtung unterscheiden und die Glasballons nicht als Verpackung im Sinne des Art. 395 H.G.B. anerkannt hat, so erscheint diese Auffassung keineswegs unrichtig, weil die Flüssigkeit als solche zum Transporte nicht geeignet ist, die einschlägigen Bestimmungen des Eisenbahn-Betriebs-Reglements vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. 207 nur auf die Verpackung im eigentlichen Sinne des Wortes bezogen werden können und speziell § 58 desselben den Fall einer zum Schutze des Frachtgutes auf dem Transporte nothwendigen Verpackung zum Inhalte hat. Sind aber die mit Glycerin gefüllten Ballons das Frachtgut, so findet auf den vorliegenden Fall nicht die Bestimmung des § 77, Z. 2, sondern, wie die Untergerichte zutreffend ausgeführt haben, gemäss § 77, Z. 4 des citirten Eisenbahn-Betriebs-Reglements Anwendung, und konnte auch die Bahnunternehmung im Sinne des Art. 424 H.G. durch eine Zusatzbestimmung die Haftung für die mit dem Transporte von derlei Glasballons verbundene Gefahr mit Rechtswirksamkeit ausschliessen.

Nr. 216. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

Vom 5. November 1900.

(Zeitschr. f. Bürgerl. Recht u. Franz. Zivilr. Bd. 32. Heft 2. S. 80.)

Nachbarrecht. Pflicht zur Herstellung von Vorkehrungen gegen Erschütterungen durch Fabrikbetrieb; eventuell zum Schadensersatz.

Nach § 26 der Gewerbeordnung kann der Grundeigenthümer, wenn er durch den Betrieb einer mit obrigkeitlicher Genehmigung errichteten gewerblichen Anlage in seinem Eigenthum benachtheiligt zu sein glaubt, nur auf Herstellung von Einrichtungen, welche die benachtheiligende Einwirkung ausschliessen oder, wo solche Einrichtungen unthunlich oder mit einem gehörigen Betriebe des Gewerbes unvereinbar sind, auf Schadloshaltung klagen. Dieser Vorschrift entspricht der Antrag der Kläger

und ist Beklagter dadurch nicht beschwert, dass er verurtheilt ist, solche Vorkehrungen zu treffen, welche geeignet sind, die heftigen und andauernden Erschütterungen der Häuser der Kläger zu verhindern und nur für den Fall, dass das unthunlich oder mit einem gehörigen Betriebe der Fabrik unvereinbar ist, den Klägern den fernerhin noch entstehenden Schaden zu ersetzen. In diesem Sinne sind die Worte in der Formel des ersten Urtheils „falls es nicht möglich ist, solche Vorkehrungen treffen" zu verstehen, wie sich aus den Gründen jenes Urtheils ergiebt. Die Frage aber, ob die Herstellung derartiger Einrichtungen möglich ist und welche Einrichtungen zu diesem Zwecke erforderlich sind, ist im Streitfalle im Vollstreckungsverfahren zu entscheiden. Das Reichsgericht hat auch bereits wiederholt und zwar auch für den Fall, dass die Vorschriften des BGB. Anwendung finden, eine solche allgemeine Verurtheilung, wie sie im vorliegenden Falle ausgesprochen ist, für zulässig erklärt. Vergl. namentlich die Urtheile vom 28. Februar 1896 — Entsch. Bd. 36 S. 178 — und vom 10. Mai 1900 — Juristische Wochenschrift S. 501.

Nr. 217. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.
3. Senat. Vom 14. November 1900.
(Pr. Verw.-Bl. XXII (1900). Nr. 21. S. 266.)

Grenzen der Zuständigkeit der Ortspolizeibehörden gegenüber der Bahnpolizeibehörden. Die Erhaltung von Entwässerungsanlagen, die sich längs des Bahnkörpers oder über oder unter ihm befinden, ist Sache der Ortspolizeibehörden.

Es ist ausser Streit, dass derjenige Graben längs des Planums der K.—L. er Eisenbahn, den der Kläger, nachdem er Röhren behufs Ermöglichung der ferneren Entwässerung hineingelegt hatte, verfüllt und dessen Wiederherstellung ihm der Beklagte aufgegeben hat, nach dem unter Mitwirkung der Landespolizeibehörde festgestellten Plan zu dem Zweck angelegt worden ist, um die in Folge des Baues der Eisenbahn unterbrochene Verbindung bestehender Entwässerungsgräben wiederherzustellen. Der Kläger geht aber davon aus, dass die Bestimmung des Grabens, der Vorfluth und also der Entwässerung der auf ihn angewiesenen Grundstücke zu dienen, nur als Nebenzweck in Betracht komme, und dass es sich um einen eigentlichen Bahngraben und demgemäss um einen Bestandtheil des Bahnkörpers handle. Hieraus folgert er, dass der Graben nicht der Aufsicht der Ortspolizeibehörde, sondern ausschliesslich derjenigen der Bahnpolizeibehörde unterliege, oder dass die Ortspolizeibehörde als die niedere Instanz der durch den Minister der öffentlichen Arbeiten vertretenen Eisenbahn - Landespolizei zu weichen habe.

Demgegenüber ist zuzugeben und in der Rechtsprechung des Ge-

richtshofes auch seither schon anerkannt (s. Entsch. d. OVG. Bd. IX S. 241 ff., Bd. XXIII S. 369 ff., Bd. XXXII S. 219 ff.), dass die Zuständigkeit der Ortspolizeibehörde ihre Schranke an der räumlich und sachlich begründeten Zuständigkeit der Bahnpolizeibehörde findet. Räumlich erstreckt sich die Zuständigkeit der Bahnpolizeibehörde jedoch nicht auf alle im Eigenthum des Eisenbahnunternehmers stehende Anlagen, deren Entstehung und Erhaltung auf dieses Unternehmen zurückzuführen ist oder die in irgend einer Beziehung zu diesem Unternehmen stehen, sondern nur auf die dem Bahnverkehr dienende Anlage, und sachlich nur auf die Beaufsichtigung und Sicherstellung dieser eigentlichen Bahnanlage. Zu ihrer Zuständigkeit gehört also auch insbesondere die Abwehr aller Massnahmen Dritter, die sich als die Inanspruchnahme der Verfügung über die Bahnanlage oder gar als Eingriffe in die Bahnanlage darstellen. Und dies gilt ebenfalls für die Ortspolizeibehörden dahin, dass sie, sofern eine zu ihrer sachlichen Zuständigkeit gewiesene Angelegenheit ihre Erfüllung nicht bloss bis zur Bahnanlage, sondern auch auf der eigentlichen Bahnanlage findet, wie dies z. B. für den öffentlichen Wegeverkehr dann zutrifft, wenn der Bahnkörper zugleich diesem Verkehr dient, sich auf die Befriedigung des Bedürfnisses bis zur Bahnanlage zu beschränken und die Anordnung des Erforderlichen auf der eigentlichen Bahnanlage der Bahnpolizeibehörde zu überlassen haben. Dagegen kann für öffentliche Wege und die einem anderen Zweck bestimmten Anlagen überhaupt und also auch für die Entwässerungsanlagen die Zuständigkeit der Bahnpolizei nicht etwa auch insoweit in Frage kommen, als sie längs der Bahnanlage oder über oder unter derselben sich hinziehen. Denn wenn auch zutreffen sollte, dass Anlagen dieser Art zur Vermeidung einer Gefährdung der Sicherheit des Bahnkörpers in einem gewissen Zustand zu erhalten sind, so fallen sie doch nur deswillen nicht aus der mit Rücksicht auf ihre Zweckbestimmung begründeten Zuständigkeit der Ortspolizeibehörden heraus. Die Wahrung der in Betracht kommenden Bahninteressen gebührt in Fällen dieser Art den Ortspolizeibehörden und dafür, dass dies geschieht, steht den Bahnpolizeibehörden das Einvernehmen mit den Ortspolizeibehörden und erforderlichen Falls die Anrufung der Aufsichtsbehörden offen.

Nr. 218. Entsch. des Oesterr. Verw.-Gerichtshofes.

Vom 17. November 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV. Nr. 21. S. 541.)

I. Die Unterlassung der persönlichen Ladung eines Interessenten zur ordnungsmässig kundgemachten Vornahme der politischen Begehung begründet keinen Mangel des Verfahrens.

2. In Betreff der Eigenthumsfrage haben für die entscheidende Behörde die öffentlichen Bücher und der Kataster die Grundlage der Erkenntniss zu bilden, wobei blosse Parteienbehauptungen, deren Stichhaltigkeit erst im Wege eines richterlichen Spruches festgestellt werden müsste, nicht zu beachten sind.

Aus der Prüfung der Administrativacten ergibt sich nun zunächst, dass nach dem Ergebnisse der commissionellen Verhandlung vom . . ., welcher die Projektspläne zu Grunde gelegt worden sind, kein Anlass vorlag, den Thatbestand so anzunehmen, wie er jetzt vom Beschwerdeführer dargestellt wird, zumal der Beschwerdeführer selbst an der Verhandlung nicht theilgenommen hat. Allerdings ist Beschwerdeführer der Ansicht, es sei Pflicht der Behörde gewesen, ihn als Interessenten persönlich vorzuladen. Da jedoch eine individuelle Ladung der Interessenten weder in der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, noch in dem Gesetze vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, vorgeschrieben ist und vom Beschwerdeführer selbst nicht geleugnet wird, dass die Vornahme der politischen Begehung ordnungsmässig kundgemacht wurde, so kann in der Unterlassung der persönlichen Ladung des Beschwerdeführers ein Mangel des Verfahrens nicht erblickt werden.

Aber auch der nachträglich vom Beschwerdeführer eingebrachte Protest, in welchem er sich darauf berief, das Geleise werde sein Grundstück Parzelle Nr. 241/3 berühren, war nicht geeignet, den von der Behörde angenommenen Thatbestand als irrig hinzustellen.

Für die entscheidende Behörde sind die öffentlichen Bücher und der Kataster in Betreff der Eigenthumsfrage die Grundlage der Erkenntniss, in welcher sie sich durch blosse Parteibehauptungen, deren Stichhaltigkeit erst im Wege eines richterlichen Spruches festgestellt werden müsste, nicht beirren lassen kann.

Die Administrativbehörde war somit nach der Sachlage im gegebenen Falle berechtigt, auszusprechen, dass das projectirte Geleise fremden Grund nicht berühre. Durch diesen Ausspruch ist dem Beschwerdeführer allerdings nicht das Recht beeinträchtigt, seine vermeintlichen Eigenthumsansprüche im ordentlichen Rechtswege geltend zu machen.

Nr. 219. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes. Vom 17. November 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV. Nr. 44. S. 1049.)

Umfang der Kompetenz der Staatsaufsichtsbehörden zur Abänderung von Bahneinrichtungen.

1. Bahneinrichtungen, insbesondere Stationen und Haltestellen, bilden keine unabänderlichen Institutionen; sie müssen vielmehr den jeweiligen Verkehrsbedürfnissen und Betriebseinrichtungen entsprechen und können

dann, wenn sie mit den geänderten Betriebsverhältnissen nicht mehr im Einklange stehen, abgeändert werden.

2. Zur Anordnung solcher Aenderungen sind, sobald hiefür thatsächliche Voraussetzungen eintreten, die staatlichen Eisenbahnbehörden befugt.

3. Dieses Entscheidungsrecht der staatlichen Aufsichtsbehörde kann durch Vereinbarungen zwischen der Bahnverwaltung und einem Interessenten, welche seitens der Aufsichtsbehörde genehmigt wurden und daher Bestandtheile einer früheren behördlichen Verfügung bilden, nur insoweit eingeschränkt werden, als die staatliche Aufsichtsbehörde an diese frühere Verfügung selbst gebunden ist.

Nr. 220. Entsch. des k. k. Bezirksgerichts Lemberg.

Vom 20. November 1900.

(Allg. Tarif-Anz. XX. Nr. 14. S. 254.)

Von dem beabsichtigten Verkaufe einer Sendung ist zufolge § 70 Betr.-Regl. der Absender womöglich zu benachrichtigen.

Laut § 63 citirten Gesetzes ist die Lieferfrist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Destinatar avisirt worden ist. Zum Beweise, dass in diesem Falle der Adressat von der Ankunft des Gutes rechtzeitig verständigt wurde, legte die geklagte Bahn ein Blatt aus dem Zustellungsbuche der Bahnstation in J. vor, aus dem ersichtlich ist, dass der Adressat S. K. am 18. Juli 1899 von der Ankunft der Waare verständigt wurde, was er mit seiner Unterschrift bestätigt hat. Es wurde zwar vom klägerischen Vertreter die Echtheit dieser Unterschrift bestritten, der Richter aber hat das vorgelegte Blatt des Zustellungsbuches als ausreichenden Beweis anerkannt und vom Beweise durch den Zeugen S. K. abgesehen. Dass der Adressat das Gut nicht angenommen hat, wurde von W. S., welcher seitens der klägerischen Firma einvernommen wurde, nicht in Abrede gestellt, und dass die klägerische Firma von der Nichtannahme des Gutes verständigt wurde, beweist die Aussage des W. S. und die Consignationen des k. k. Eisenbahnstationsamtes in Lemberg vom 21. Juli 1899, Nr. 5430 und vom 11. August 1899, Nr. 6075.

Auf Grund der Angaben des W. S. wird als bewiesen angenommen, dass die klägerische Firma trotz der Verständigung keine Disposition getroffen hat. Auf Grund des § 70 Betr.-Regl. ist die Eisenbahn befugt, solche Güter, welche weder vom Empfänger abgenommen noch vom Absender zurückgenommen werden, zu verkaufen. Von dem bevorstehenden Verkaufe ist der Absender womöglich zu benachrichtigen, und diese Benachrichtigung erfolgt unter Bekanntgabe der Zeit und

des Ortes des Verkaufes mistelst eines recommandirten Schreibens. Auch in dieser Beziehung wurde die obenerwähnte Vorschrift seitens der geklagten Bahn, wie der vorgelegte Brief beweist, beobachtet.

Der Einwand der klägerischen Firma, dass ihr Sitz in Wien sei und dass sie vom Verkaufe dorthin verständigt werden sollte, ist unbegründet, denn beim Mangel einer anderen genaueren Adresse des Aufgebers auf dem Frachtbriefe musste seitens der Bahn angenommen werden, dass die Station, in welcher das Gut zur Aufgabe gelangt ist, aach der Sitz des Absenders ist. Uebrigens ist der Absender von dem bevorstehenden Verkaufe nur nach Möglichkeit zu verständigen. Wenn auch die Angabe einer unrichtigen Adresse auf der Verständigung zu einer wirklichen Verständigung nicht führen konnte, so war mit Rücksicht auf den Mangel einer anderen näheren Adresse eine andere Verständigung unmöglich.

Nachdem also die beklagte Eisenbahn Alles gethan hat, was ihr nach dem Gesetze oblag, kann von einem Verschulden der Bahn keine Rede sein, und es hat daher die klägerische Firma den Schaden, den sie durch den Verkauf der Waare erlitten hat, selbst zu tragen.

Nr. 221. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 20. November 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV. Nr. 18. S. 485.)

Im Sinne des § 42 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, kann die Beseitigung der den technischen Vorarbeiten entgegenstehenden Hindernisse nur nach vorheriger Verständigung des Grundeigenthümers erfolgen. Eigenmächtige Handlungen auf fremdem Grunde können eine Besitzstörung begründen.

In ersterer Beziehung ist die Bestimmung des § 42 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, zu beachten. Nach derselben sind die mit den Vorarbeiten für die Anlage einer Eisenbahn betrauten Personen durchaus nicht berechtigt, die den Arbeiten entgegenstehenden Hindernisse willkürlich zu beseitigen, sondern sind verpflichtet, von der beabsichtigten Beseitigung der Hindernisse die Betheiligten rechtzeitig in Kenntniss zu setzen, damit diese dagegen Einsprache erheben und die Entscheidung der politischen Behörde über die Nothwendigkeit und Zulässigkeit der beabsichtigten Handlungen begehren können. Diese gesetzliche Bestimmung diente aber dem Beklagten im vorliegenden Falle nicht zur Richtschnur, da er, wie aus der Verhandlung in erster Instanz und insbesondere den Aussagen der vernommenen Zeugen hervorgeht, die den auf den klägerischen Grundstücken vorzunehmenden technischen Arbeiten entgegenstehenden Hindernisse beseitigte, indem er Bäume fällen, ausästen und anplätzen liess, ohne früher diesen seinen Ent-

schluss dem Kläger als Betheiligten bekanntgegeben zu haben, so dass diesem das Recht benommen wurde, sich gegen die beabsichtigte Verfügung durch Erhebung der Einsprache zu schützen und die Hilfe der zuständigen Behörde rechtzeitig anzurufen. Diese Handlung des Beklagten erfolgte nicht in Form Rechtens, sondern ganz willkürlich und eigenmächtig, und erscheint daher dieselbe als ein widerrechtlicher eigenmächtiger Eingriff in die Besitzsphäre des Klägers, und da der Besitz an sich nach § 339 a. b. G.-B. gegen jede Beeinträchtigung und eigenmächtige Störung zu schützen ist und die Integrität desselben die Abweisung jedes Eingriffes ohne Rücksicht auf die Tendenz des Handelnden verlangt, so ist es demnach ganz unentscheidend, ob der Beklagte die den Besitz des Klägers verletzenden Handlungen mit dem Bewusstsein, dass er fremden Besitz verletze, vorgenommen habe oder nicht, und daher ist auch der Einwendung des Beklagten, dass er die Absicht nicht hatte, den Besitz des Klägers zu stören, ganz ohne Belang.

In dem gegen diese Entscheidung überreichten Revisionsrecurse des Beklagten wird insbesondere darauf hingewiesen, dass die Interpretation, welche der § 42 citirten Gesetzes durch das Recursgericht hat, eine unrichtige sei, zumal diese Gesetzesstelle nicht in ihren ersten Zeilen die Vornahme technischer Vorarbeiten gestatten würde, um diese im Folgenden an eine Bedingung zu knüpfen, welche nahezu undurchführbar ist.

Der Oberste Gerichtshof hat mit Entscheidung vom 20. November 1900, Z. 15.561, dem Revisionsrecurse in der Erwägung, dass die Auslegung des § 42, Abs. 2, des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, seitens des Recursgerichtes als zutreffend angesehen werden muss, insbesondere auch dem Wortlaute dieser Gesetzesstelle am ehesten entspricht und dem Grundsatze der Unverletzlichkeit des Eigenthums (Art. 5 des Staatsgrundgesetzes vom 21. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 142) Rechnung trägt — dann in der Erwägung, dass es zum Thatbestande einer Besitzstörung irgend einer bestimmten, insbesondere etwa der auf die Störung des fremden Besitzes gerichteten Willensmeinung desjenigen, welcher sich einen Eingriff in den fremden Besitz hat zu Schulden kommen lassen, durchaus nicht bedarf — in der Erwägung weiter, dass der Beklagte in der Streitverhandlung ausdrücklich zugegeben hat, dass die in der vorliegenden Klage angeführten Beschädigungen thatsächlich vorgekommen und auf seinen Auftrag zurückzuführen sind, seine Verantwortlichkeit dem Kläger gegenüber daher (§ 339 a. b. G.-B.) ausser Frage steht, keine Folge gegeben.

Nr. 222. Entsch. des k. k. Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 20. November 1900.

(Allgem. Tarif-Anz. XX. Nr. 5. S. 98. -- Nr. 6. S. 122.)

I. Es ist nicht zulässig, dass die Bahn nicht blos die Zuschlagsfrist, sondern auch in die Lieferfrist die Zeit der Verkehrsstörung einrechnet, wegen welcher die Zuschlagsfrist genehmigt wurde.

II. Wenn auf einer Route eine Verkehrsstörung besteht, so darf die Bahn das Gut trotz der Instradirungsvorschriften nicht auf diese Route dirigiren, wenn noch eine zweite gleich vortheilhafte Route benützt werden darf.

Die Bahn hat geltend gemacht, dass das Gut in Folge Anstauung der Güter in Pressburg zwischen dem 24. und 25. Jänner festgehalten und nicht weiterbefördert werden konnte. Dieser Umstand ist auch von der Klägerin als richtig zugegeben. Allein es geht aus dem von der Bahn selbst vorgelegten Ausweise hervor, dass sowohl am 23. als am 24. Jänner eine grössere Anzahl Waggons von Pressburg über die Hilfsrouten abgeführt wurden. Daraus folgt, dass der Bahntransport an sich nicht verhindert war, sondern nur in Folge der Anstauung der Güter erschwert war. Die Bahn konnte sich daher im vorliegenden Falle nicht auf § 63 (6) Betriebsreglement berufen und für sich geltend machen, dass der Lauf der Lieferfrist ruhte. Die Beklagte kann vielmehr nur geltend machen, dass der betreffende Waggon während dieses Tages bei Pressburg nicht weiterbefördert werden konnte. Aus diesem Grunde steht aber der Bahn nur das Recht zu, entweder diese Frist, während welcher der betreffende Waggon durch die Anstauung der Güter in Pressburg festgehalten war, oder aber die Zuschlagsfrist, welche wegen des Tunneleinsturzes publicirt wurde, bei Berechnung der Lieferfrist in Anschlag zu bringen. Die Zuschlagsfrist wurde nämlich, wie die betreffende Kundmachung besagt, wegen der Folgen, welche der Tunneleinsturz für den Bahnverkehr hatte, aus dem Grunde gewährt, weil die Beförderung auf den Hilfsrouten nicht so rasch erfolgen konnte und eine Anstauung der Güter eintreten musste. Es geht daher nicht an, dass die Bahn sich die aus den angeführten Gründen gewährte Zuschlagsfrist und noch ausserdem die Frist in Berechnung bringt, während welcher das Gut in Folge desselben Ereignisses aufgehalten war. Wenn aber die Zeit, während welcher der betreffende Waggon in Pressburg aufgehalten war, ausser Betracht bleibt und wegen des Aufenthaltes bei Pressburg nur die Zuschlagsfrist von 3 Tagen in Anrechnung gebracht wird, so ergibt sich eine Versäumung der Lieferfrist von 24 Stunden. Demzufolge gebührt nach § 87 I/1 Betriebsreglement der Klagsfirma $^1/_{10}$ der 183 Kronen 74 Heller betragenden Fracht im Betrage von 18 Kronen 37 Heller, welcher der Klägerin auch zugesprochen wurde.

Die Klägerin ist allerdings der Ansicht, dass die Berechnung der Lieferfrist über Pressburg und über die von da ab eingeschlagene Hilfsroute nicht zulässig sei, weil in diesem Falle das Gut über Oswieczim hätte befördert werden sollen. Dann würde nur eine Lieferfrist von neun Tagen der Bahn zustehen, so dass der Klägerin bei einer Verspätung bis einschliesslich von mehr als 3 Tagen $^4/_{10}$ der Fracht als Schadenersatz zuzuerkennen wären. Das Gericht war aber der Ansicht, dass dem Beamten in Jaslo am 19. Jänner 1900 Morgens bei Aufgabe der fraglichen Sendung noch nicht der in der Nacht vom 18. auf den 19. Jänner erfolgte Tunneleinsturz bekannt sein konnte. Unter diesen Umständen hatte der Beamte keinen Anlass, das Gut anders als nach den Instradirungsvorschriften zu dirigiren. Nach diesen hatte das Gut den Weg über Pressburg zu nehmen. Dieser Transportweg erscheint unter gewöhnlichen Verhältnissen als der der Partei günstigste, weil das Gut bei gleichem Frachtsatze am schnellsten am Bestimmungsorte anlangen konnte, mit Rücksicht darauf, dass diese Route für den Verkehr von Jaslo nach der Bestimmungsstation besonders eingerichtet war. Dies geht daraus hervor, dass die Instradirungsvorschriften diesen Weg vorzeichnen. Dass aber in Folge des Tunneleinsturzes eine ausserordentliche Zuschlagsfrist hinzukommen und ausserdem das Gut von Pressburg aus eine Hilfsroute wird einschlagen müssen, konnte am 19. Jänner 1900 nicht vorhergesehen werden. Da nach § 51 (b) Betriebsreglement die Bahn für die Wahl des Transportweges nur im Falle groben Verschuldens haftet, so kann die Klägerin im vorliegenden Falle, wo ein solches Verschulden nicht vorliegt, diese Haftung der Bahn nicht beanspruchen.

Es war daher nur jene Versäumung der Lieferfrist anzurechnen, welche sich bei Berechnung der Lieferfrist über die Pressburger Route ergibt.

Dagegen musste dem Stationsbeamten in Jaslo bereits am 23. Jänner 1900, an welchem Tage die zweite Sendung aufgegeben wurde, der in der Nacht vom 18. zum 19. Jänner erfolgte Tunneleinsturz bekannt sein, und er musste auch wissen, dass die Sendungen über Pressburg eine längere Transportdauer erfordern werden. Es durfte daher trotz der Instradirungsvorschriften mit Rücksicht auf die damals vorliegenden Umstände das Gut nicht über Pressburg dirigirt werden, weil über diese Route dieselben Frachtsätze wie über die Route Oswieczim gelten, dagegen der Transport über Pressburg eine bedeutend längere Lieferfrist mit Rücksicht auf die ausserordentlichen Verhältnisse erforderte. Nachdem die Klägerin keinen Transportweg angegeben hat und die Bahn vorliegend einen Weg wählte, welcher für den Absender gar keinen Vortheil, sondern nur den Nachtheil eines längeren Transportes

vorraussehen liess, fällt bei der Wahl des Weges der Bahn ein grobes Verschulden zur Last, in Folge dessen sie für die Folgen dieser Wahl gemäss § 51 (1) dem Absender haftet.

Nr. 223. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 22. November 1900.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1901. Heft 3. S. 667.)

Voraussetzungen für die Umwandlung eines Eisenbahnwegs in einen öffentlichen Weg.

Ein Weg, der — ursprünglich als Zubehör der Bahn angelegt — im Laufe der Zeit seine Bestimmung derartig erweitert, dass er zu einem Bedürfniss für den öffentlichen Verkehr wird, wird allein durch die thatsächliche Entwicklung des Verkehrs noch nicht in einen öffentlichen umgewandelt dergestalt, dass damit von selbst die Unterhaltungspflicht von dem Wegeeigenthümer auf den ordentlichen Wegebaupflichtigen übergeht; es ist hierzu vielmehr die, wenn auch stillschweigende Zustimmung der rechtlich Betheiligten — d. s. der Eigenthümer, die Wegepolizeibehörde und der Unterhaltungspflichtige — nothwendig. Für die Zustimmung des Unterhaltungspflichtigen können nur solche Erklärungen in Betracht kommen, bei denen die Unterhaltungspflicht von ihm anerkannt oder stillschweigend vorausgesetzt, jedenfalls nicht bestritten wird. Fehlt es an einer solchen Erklärung, so entsteht die Unterhaltungspflicht für den ordentlichen Wegebaupflichtigen nur dadurch, dass sie ihm von der zuständigen Wegepolizeibehörde in dem vorgeschriebenen Verfahren mit Erfolg auferlegt wird. Hierzu bedarf es einer polizeilichen Anordnung an ihn, durch welche er angehalten wird, den Weg von dem zur Ueberlassung bereiten Eisenbahnfiskus als öffentlichen zu übernehmen.

In einem Verfahren, welches sich an eine nicht gegen den ordentlichen Wegebaupflichtigen gerichtete polizeiliche Verfügung anschliesst, kann die Umwandlung eines solchen Weges in einen öffentlichen nicht erzwungen werden.

Nr. 224. Entsch. des Landgerichts Hannover.

1. Civil-Kammer. Vom 6. Dezember 1900.

Verantwortlichkeit der Strassenbahn für ihren Wagenführer.

Die Rechtsprechung der höchsten Gerichte ist hinsichtlich der Haftung der juristischen Personen für Verschulden ihrer Angestellten keine unbedingte gleichmässige, indessen ist nicht zu verkennen, dass die Entwicklung dieser Rechtsprechung zu einer immer schärferen Ausgestaltung der Haftbarkeit geführt hat. Während früher eine Verantwortlichkeit der juristischen Personen für das ausservertragliche Verschulden ihrer

Angestellten unter Berufung auf Windscheid Bd. I § 59 grundgesetzlich verneint wurde, ging man später dazu über, sie für das aquilische Verschulden ihrer Willensorgane d. h. derjenigen Personen, die nach der Verfassung der juristischen Person zu ihrer Vertretung bei Rechtsgeschäften berufen sind (BGB. § 31) für haftbar zu erklären, und neuerdings hat der 1. Senat des Reichsgerichts in Bd. 39 S. 183 diese Haftung auch auf andere Angestellte ausgedehnt, sofern ihnen nur eine gewisse Selbstständigkeit der Entschliessung bei ihren Obliegenheiten eingeräumt ist und dieser Ausdehnung hat sich auch der 3. Senat, wenn auch nach einigem Zögern (Urteil vom 26. September 1899, Jur. Wochenschrift S. 706) angeschlossen.

Dass die jenen Urteilen zu Grunde liegenden Begriffe auf den vorliegenden Fall Anwendung finden, hat der 1. Richter zutreffend ausgeführt. Denn bei der Fahrt des Strassenbahnwagens hat der Wagenführer eine selbstständige Thätigkeit zu entwickeln, er mag der Aufsicht des Schaffners unterstehen, dieser ist aber nicht in der Lage, während der Fahrt die Selbstständigkeit des Führers zu ersetzen oder auch nur wesentlich zu beeinflussen. Wenn daher das in jenen beiden Urteilen niedergelegte Ergebnis der reichsgerichtlichen Rechtsprechung zu billigen ist, so findet es auch auf diesen Fall Anwendung. Das Landgericht tritt aber den 2 Entscheidungen des 1. und 3. Senats des Reichsgerichts bei und zwar wesentlich deshalb, weil diese Entscheidungen für den vorliegenden Fall zu demselben Ergebnis führen, wenn man auf ihn die Grundsätze des BGB. anwendete, und weil das zu billigende Bestreben des Reichsgerichts dahin geht, die Grundsätze des alten Rechts thunlichst im Einklang mit dem neuen Rechte auszugestalten. Das neue Recht bestimmt aber im § 831 BGB., dass jeder, der einen anderen zu einer Verrichtung bestellt, zum Ersatz des Schadens verpflichtet ist, den der Andere in Ausführung der Verrichtung einem Dritten widerrechtlich zufügt. Zwar ist dem Verpflichteten der Nachweis nachgelassen, dass er bei der Auswahl der bestellten Person oder sonstwie die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat und es scheint daher äusserlich nur eine Umkehrung der Beweislast gegenüber den bisher allgemein anerkannten gemeinschaftlichen Grundsätzen vorzuliegen. Allein es kann nicht zweifelhaft sein, dass gerade diese Umkehr der Beweislast in der Rechtsprechung zu einer wesentlichen schärferen civilrechtlichen Haftbarmachung der Betriebsunternehmer führen wird. Eine schärfere civilrechtliche Haftbarmachung der Unternehmer ist mit Rücksicht auf die Verkehrssicherheit, namentlich den Strassenbahnen gegenüber, aber durchaus notwendig. Es muss als ein unleidlicher Zustand bezeichnet werden, dass es dem Unternehmer einer Strassenbahn, wenn

im Betriebe dritten Personen von den regelmässig vermögenslosen angestellten Wagenführern ein Vermögensschaden zugefügt wird, freistehen sollte, den Beschädigten mit seiner Forderung lediglich an den vermögenslosen Angestellten zu verweisen. Betriebe, die zwar social und wirtschaftlich wohlthätig sind, aber andererseits mit erheblicher Gefahr für den unbeteiligten auf der Strasse verkehrenden Dritten verbunden sind, müssen für die aus ihre Gefährlichkeiten entstehenden Folgen aufkommen, und es ist eine Aufgabe einer gesunden Rechtsprechung, die Würdigung dieser Gefahren nicht nur der Präventivpolizei zuzuschieben, sondern sie hat die nötigen civilrechtlichen Consequenzen aus den Gefahren des Betriebes zu ziehen, indem im Einzelfall aufs schärfste zu prüfen ist, ob der Unternehmer auch alles nur menschenmögliche gethan hat, um die Gefahren des Betriebes auszuschliessen.

In einem Falle, wie der vorliegende, in dem ein gröblicher Leichtsinn des Wagenführers den Unfall verschuldet hat, wird der Unternehmer nicht damit auskommen, dass er darthut, dass der Wagenführer sich bis dahin ordentlich geführt hat, sondern er wird vor Allem sich dafür zu verantworten haben, wie er es entschuldigen kann, dass er einen so gröblich leichtsinnigen Menschen auf den im höchsten Masse verantwortlichen Posten eines Wagenführers gestellt hat.

Er wird also darthun müssen, dass es ihm absolut unmöglich war, auch durch Aufwendung erhöhter Geldmittel, ein bis zum letzten Mann unbedingt zuverlässiges Führerpersonal zu bekommen. Ein solcher Beweis wird kaum zu führen sein.

Man wird nur dann bei gefährlichen Betrieben zu einer den Bedürfnissen des Verkehrs und der Sicherheit der öffentlichen Strasse entsprechenden Rechtsprechung kommen, wenn man die Verantwortung des Unternehmers so scharf fasst, wie vorstehend auseinandergesetzt ist. Es wird daher auch auf Grund des § 831 BGB. in einem Falle wie der vorliegende dasselbe Ergebnis eintreten, zu dem man gelangt, wenn man sich den 2 Urteilen des 1. und 3. Senats im Endergebnis anschliesst.

Nr. 225. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien.

Vom 7. Dezember 1900.

(Allgem. Tar.-Anz. XX. Nr. 9. S. 180.)

Die Eisenbahn haftet für die Unrichtigkeit der über einen Frachtsatz ertheilten Auskunft jedenfalls dann nicht, wenn sich der Absender vor Abschluss eines darauf gestellten Geschäftes von dem richtigen Frachtsatz informirt hat oder ohne eigenes Verschulden informiren konnte.

Die Berechtigung, von dem beklagten Aerar vorliegend Schadenersatz zu verlangen, kann nur durch die §§ 871 und 875 im Zusammen-

halte mit den §§ 1299, 1300 und 1294 a. b. G. B. begründet werden. Nach diesen Bestimmungen kann ein Auskunftsgeber für durch seine Auskunft verursachte Irreführung nur ersatzpflichtig werden, wenn er aus Anlass eines mit ihm abzuschliessenden Vertrages schuldhafterweise und widerrechtlich eine unrichtige Auskunft ertheilt oder wenn ein Sachverständiger gegen Entgelt eine unrichtige Auskunft oder einen nachtheiligen Rath gibt. Auch muss die unrichtige Auskunft die Ursache des eingetretenen Schadens sein. Es soll zunächst geprüft werden, ob die zuletzt genannte Voraussetzung zu einer Schadenersatzpflicht — nämlich ob die ertheilte unrichtige Auskunft die Ursache des angeblich der Klagsfirma zugegangenen Schadens ist — vorliegend zutreffe. Die hier in Frage kommende Auskunft ist der Klagsfirma um den 27. März 1899 zugekommen. Die nach der vorgenommenen Einschränkung des Klagsbetrages in Betracht kommenden Kaufsabschlüsse erfolgten mit Briefen vom 24. April 1899 und 14. September 1899. Es sind daher seit der Ertheilung der Auskunft mehrere Wochen verflossen, bis ein Kaufsabschluss zwischen der Firma und ihren Contrahenten erfolgte. Die Lieferung dieser Waaren erfolgte wieder mehrere Wochen nach dem Kaufsabschlusse. Gemäss § 7 (2) Betriebsreglement, beziehungsweise § 19 der Verordnung des Handelsministeriums vom 1. November 1890, Z. 47510, V. Bl. Nr. 128, sind Aenderungen der Eisenbahntarife, welche eine Erhöhung der Frachtsätze in sich schliessen, sechs Wochen früher, als sie in Wirksamkeit treten sollen, zur öffentlichen Kenntniss zu bringen, sofern nicht der Tarif nur für eine bestimmte Zeit in Geltung gesetzt war. Nachdem zur Zeit der Auskunft bereits die bevorstehende Erhöhung der Tarife veröffentlicht sein konnte und somit eine Erhöhung der Tarife bereits am 25. April 1899 unter allen Umständen, das ist, auch wenn die Publication der Erhöhung nach dem 27. März 1899 erfolgt wäre, am 14. September 1899 durchgeführt sein konnte, so war die Klagsfirma durchaus nicht berechtigt, bei den Kaufsabschlüssen sich auf die Ende März 1899 erhaltene Auskunft zu verlassen und diese Auskunft ihren Preisberechnungen zu Grunde zu legen. Sie musste zur Zeit dieses Abschlusses feststellen, welcher Frachtsatz zu dieser Zeit gelte. Hätte die Klagsfirma bei dem Vertragsabschlusse sich neuerlich um den Frachtsatz erkundigt, so hätte sie voraussichtlich eine richtige Auskunft erhalten.

Nr. 226. Entsch. des Landgerichts I Berlin.
5. Civil-Kammer. Vom 10. Dezember 1900[1]).

Der § 25 des preuss. Gesetzes vom 3. November 1838 ist durch Art. 105 des Einf.-Ges. zum BGB. aufrecht erhalten worden. — Der Begriff des in § 25 cit. ausgesprochenen „eigenen" Verschuldens des Geschädigten ist auch nach BGB. nicht auf schuldhafte Handlungen der Bediensteten des Geschädigten auszudehnen.

Nach Art. 105 des EG. zum BGB. sind die landesgesetzlichen Vorschriften, nach welchen der Unternehmer eines Eisenbahnbetriebes für den aus dem Betrieb entstandenen Schaden in weiterem Umfange als nach den Vorschriften des BGB. verantwortlich ist, unberührt geblieben. Es kann keinem Bedenken unterliegen, dass hier nicht an Vorschriften, die den Umfang des Schadensersatzes, sondern vielmehr an Vorschriften, die den Umfang der Verantwortlichkeit für den Schaden in verschiedener Weise bestimmen, gedacht ist; denn weder der Wortlaut noch der offenbare Zweck des Art. 105 cit. sprechen für die gegentheilige Auffassung des Beklagten.

Um zu wissen, ob der § 25 des Preuss. Ges. vom 3. November 1838 zu jenen landesgesetzlichen Vorschriften gehört, ist zu prüfen, wie die Verantwortlichkeit im vorliegenden Falle zu regeln wäre, wenn das BGB. zur Anwendung käme. Gemäss §§ 823, 831 das. würde entscheidend sein, ob widerrechtliche Handlungen der Beamten des Beklagten causal zu dem eingetretenen Schaden gestanden haben, und es würde in zweiter Linie gemäss §§ 254, Abs. 2, 278 das. zu ermessen sein, ob ein Verschulden der klägerischen Bediensteten insofern mitgewirkt hat, als sie es unterlassen haben, den Schaden abzuwenden oder zu vermindern: im letzteren Falle könnte der Beklagte von der Haftpflicht völlig befreit sein[2]). Unbedenklich ist nun aber durch § 25 cit. die Verantwortlichkeit des Beklagten in einem weiteren Umfange geregelt. Denn danach ist er, weil bezw. vorausgesetzt, dass bei der Beförderung auf der Bahn der Schaden entstanden ist, nur alsdann von der Haftpflicht befreit, wenn der Schaden entweder durch eigene Schuld des Klägers oder durch einen unabwendbaren äusseren Zufall bewirkt worden ist. Demgemäss ist für die vorliegende Entscheidung die Bestimmung des § 25 cit. massgebend[3]).

---

[1]) Eingesandt von Herrn Dr. Ernst Schindler.

[2]) Die Anwendbarkeit der §§ 823 und 831 BGB. ist u. E. jedoch zum Mindesten zweifelhaft, da diese §§ sich nur auf delicticische („unerlaubte") Handlungen beziehen, die Klage auf Entschädigung aus § 25 cit. aber keine Delictsklage ist. (cf. ROHG. Bd. XII (1874) S. 79.)

[3]) Dass der § 25 cit. durch den Vorbehalt des art. 105 EG. zum BGB. aufrecht erhalten ist, sprechen die Motive ausdrücklich aus, die es für nicht angängig erklären,

Diese aber ergiebt die Begründetheit der erhobenen Klage. Dass bei der Beförderung auf der Bahn der hier in Rede stehende Schaden entstanden ist, ist zu bejahen. Denn unstreitig ist das Fuhrwerk des Klägers auf dem Niederschlesisch-Märkischen Bahnhof hierselbst dadurch zu Schaden gekommen, dass eine Rangirbewegung auf dem Ladegleise, in dessen Nähe es stand, ausgeführt worden ist. Es ist anerkannten Rechts, dass auch eine Rangirbewegung, die auf dem zur Befrachtung und Entfrachtung bestimmten Theil des Bahnkörpers vorgenommen wird, eine Beförderung auf der Bahn darstellt. Trifft aber diese Voraussetzung zu, so ist auch der Beklagte dem Kläger für den Schaden verantwortlich, der die Vornahme der in der Klagerechnung im Einzelnen aufgeführten Reparaturen des Wagens in Höhe von 130,55 Mark — der Beklagte hat die Schadenshöhe in schlüssiger Weise nicht bestritten — veranlasst hat. Denn dass den Kläger eine eigene Schuld treffe, ist von dem Beklagten nicht bewiesen, auch nicht in der Richtung, dass ihm bei der Auswahl derjenigen Personen, welchen er die Verladung der Düngemittel von dem beschädigten Wagen in den von der Güterabfertigungsstelle zur Verfügung gestellten Eisenbahnwagen aufgetragen hat, ein Verschulden treffe: im Uebrigen kommt eine Schuld der Bediensteten des Klägers nicht in Betracht, insbesondere dürfen, da es sich um einen aussercontractlichen Schaden handelt, bei welchem die Rechtsbeziehungen der Parteien aus dem Frachtvertrage ohne Belang gewesen sind, die Rechtsregeln über Haftung des Machtgebers für Handlungen des Beauftragten, jetzt die Vorschrift des § 278 BGB. nicht herangezogen werden (cf. RG. Bd. V S. 232[1]) und Gruchot Bd. 42 S. 975[2])). Ebensowenig ist ein äusserer Zufall vom Beklagten dargethan worden[3]).

derartige Specialvorschriften, gegen welche sachlich keine Bedenken vorlägen, stillschweigend zu beseitigen. (cf. Haidlen, BGB. 4. Bd. S. 512.)

[1]) Erkenntniss vom 11. Mai 1881, abgedruckt in diesen Entscheidungen Bd. II S. 31.

[2]) Erkenntniss vom 22. April 1897, abgedruckt in diesen Entscheidungen Bd. XIV S. 160.

[3]) Grade das, dass nämlich die Leute des Klägers den entstandenen Schaden durch eigene Schuld herbeigeführt hätten, und dass sich der Kläger das Verschulden seiner Leute zwar unter der Herrschaft des ALR. nicht als eigenes hätte anrechnen lassen brauchen, dies aber unter der Herrschaft des BGB. thun müsse, hatte der Beklagte behauptet. Selbst wenn man jedoch — bei im übrigen gleicher Lage des Falles — annehmen wollte, dass die Bediensteten des Klägers den verursachten Schaden verschuldet hätten, würde der Beklagte, da den Kläger persönlich an dem Schaden keine Schuld trifft, auch nach BGB. von der Haftpflicht nicht befreit sein. Denn die Annahme, dass der im § 25 cit. aufgestellte Begriff „eigenes Verschulden“ durch das jeweilige geltende allgemeine bürgerliche Recht zu interpretiren sei, und dass deshalb ein Verschulden der Bediensteten des Klägers zwar unter der Herrschaft des preuss. ALR. (gemäss §§ 50 ff. ALR. I, 6) diesem selbst nicht als eigenes anzurechnen gewesen wäre,

Nr. 227. Entsch. des Kgl. Sächsisch. Ministeriums des Innern. Vom 11. Dezember 1900.

(Fischer's Zeitschr. f. Prax. u. Gesetzgebung der Verwaltung. Bd. 22. Heft 4/5. S. 231.)

Zulässigkeit der Enteignung für Sicherheitsanlagen, die durch das enteignungsberechtigte Unternehmen bedingt werden.

Die hier fragliche Enteignung soll auf Grund vorher eingeholter ständischer Ermächtigung und der in Gemässheit des ständischen Beschlusses von dem Ministerium des Innern im Gesetz- und Verordnungsblatte demnächst zu erlassenden, mit Gesetzeskraft begabten entsprechenden Verordnung durchgeführt werden. Es liegt demnach hier ein gesetzlich bestimmter Fall im Sinne des § 31 Abs. 1 der Verfassungsurkunde vor. Die Anwendung der Enteignung in einem solchen Falle gegenüber den einzelnen, vom Unternehmen berührten Grundstücksbesitzern bestimmt sich aber nicht nach dem, was als absolut nothwendig anzusehen ist, sondern darnach, was einerseits nach der Zweckbestimmung des Unternehmens und seinem wirthschaftlichen Bedürfnisse, andrerseits aber auch zur Abwendung von Gefahren für die Allgemeinheit und für Einzelne, die aus der Anlage und dem Betriebe des Unternehmens zu befürchten sind, als nützlich und angemessen zu erachten ist. Selbst wenn daher im vorliegenden Falle die zur Erzielung einer besseren Uebersichtlichkeit der betreffenden, in der Krümmung liegenden Strassenstrecke angeordnete Strassenverbreiterung nicht durch dringende Nothwendigkeit geboten wäre, so erscheint sie doch nach dem Gutachten der zuständigen Strassenpolizeibehörde und ihrer technischen Organe durch Rücksichten auf die Sicherheit des allgemeinen Strassenverkehrs in dem Masse gerechtfertigt, dass ihre Ausführung dem Unternehmer nach § 4 des Eisenbahnenteignungsgesetzes vom 3. Juli 1835 auferlegt werden musste. Dies gilt für die gesammte, im Enteignungsgrundrisse vorgesehene Strassenverbreiterung, also auch für die hiervon betroffene Parzelle Nr. 131. Denn bei Beschränkung der Verbreiterung auf die Parzellen 133 und 132 würde der Zweck dieser Anlage nur in sehr unvollkommener Weise erreicht werden. Zur Durchführung aller, dem Unternehmer nach § 4 des angezogenen Gesetzes obliegenden Sicherheitsanlagen steht ihm aber das für die Hauptanlage gewährte Enteignungsrecht zu Gebote. Dies ergiebt sich mit innerer Nothwendigkeit schon

---

dies aber wohl nach § 278 BGB. der Fall sein müsse, ist irrig. Mit Recht hat hiergegen gerade hinsichtlich des § 25 cit. schon das RG. durch Erkenntniss vom 23. Februar 1891 (bei Bolze XI Nr. 197, auch in diesen Entscheidungen Bd. IX, S. 32 abgedruckt) ganz allgemein ausgeführt, dass ein derartiger Grundsatz nicht ohne Weiteres auf die durch ein Specialgesetz eingeführte und nur unter speciell bezeichneten Voraussetzungen fortfallende Entschädigung der Eisenbahn übertragen werden könne.

daraus, dass für die Herstellung dessen, was aus Anlass des Unternehmens die öffentliche Sicherheit erfordert, mindestens im gleichen Masse gesorgt sein muss, wie für das, was lediglich im Interesse des Unternehmens liegt. Die Anwendung der Enteignung für die durch das Unternehmen bedingten Sicherheitsanlagen ist daher eine sich rechtlich von selbst ergebende Konsequenz der zur Durchführung des Unternehmens überhaupt verliehenen Enteignungsbefugniss. Hieran ist von jeher festgehalten worden. Es kann aber auch kein Zweifel darüber bestehen, dass die Enteignung für eine Nebenanlage im Sinne von § 4 des Gesetzes auch dann zulässig ist, wenn an der betreffenden Stelle für die Hauptanlage nicht enteignet zu werden braucht.

Nr. 228. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

1. Senat. Vom 11. Dezember 1900.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1901. Heft 3. S. 674.)

Ein Bahnpolizeibeamter macht sich einer Ueberschreitung seiner amtlichen Befugnis nicht schuldig, wenn er in unmittelbarer Verfolgung einer strafbaren Handlung (Bahnpolizeiübertretung) in fremdes Besitzthum eindringt.

Nach § 54 der vom Bundesrath beschlossenen Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, Reichsgesetzblatt S. 691, ist das Betreten der Bahnanlagen nur den speziell dort verzeichneten Behörden und Beamten, nicht aber dem Publikum gestattet; und gemäss § 63 derselben sind die Bahnpolizeibeamten befugt, einen jeden vorläufig festzunehmen, der auf der Uebertretung dieser Bestimmung betroffen, oder unmittelbar nach der Uebertretung verfolgt wird und sich über seine Person nicht auszuweisen vermag. Aus der erfolgten Bestrafung des Schülers W. ergiebt sich, dass dieser am 16. Mai 1899 die Bahnanlage betreten hat. Nicht minder ist als erwiesen anzunehmen, dass der angeklagte Bahnmeister ihn hierbei betroffen und, um seine Person festzustellen, verfolgt hat. Wenn er nun, wie von dem Antragsteller zugegeben wird, lediglich zu diesem Zwecke eine im Privatbesitz befindliche Grasnutzung betrat, so war dieser Uebertritt kein unbefugter, da er in unmittelbarer Verfolgung einer strafbaren Handlung geschah, zu solchem Zweck aber den Beamten des Polizei- und Sicherheitsdienstes keineswegs versagt wird, auch in fremdes Besitzthum einzudringen. Auch die feldpolizeiliche Strafvorschrift, deren Verletzung dem Angeklagten zur Last gelegt wird, nämlich § 10 des Feld- und Forstpolizeigesetzes, bedroht nur das unbefugte Reiten oder Gehen über Grundstücke oder Aecker mit Strafe. Hiernach handelte der Angeklagte, indem er in Erfüllung seiner Amtspflicht auf die Grasnutzung des Antragstellers übertrat, innerhalb seiner amtlichen Vollmacht (vergl. Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Band XII S. 422).

Nr. 229. Entsch. des Oberlandesgerichts München. Vom 14. Dezember 1900.

(Zeitung des Vereins Deutsch. Eisenb.-Verw. 1901. Nr. 11. S. 172.)

Eisenb.-Verk.-Ordn. §§ 50, 89. Haftung der Eisenbahn für Kunstgegenstände.

Unter „Kunstgegenständen", welche nach § 50 B Ziffer 2 der Verkehrsordnung und Zusatzbestimmungen II 2a hierzu nur unter der Bedingung zur Beförderung übernommen werden, dass sie als solche ausdrücklich im Frachtbriefe bezeichnet sind und dass ihr Werth im Frachtbriefe angegeben ist, sind nach einem Urtheile des Oberlandesgerichts München vom 14. Dezember 1900 „Werke der bildenden Kunst zu verstehen, welchen durch eine künstlerische Gestaltung — im Gegensatz zur handwerks- oder fabrikmässigen — ein besonders hoher, das gewöhnliche Mass übersteigender Werth innewohnt". Solche Kunstgegenstände müssen nach dem Urtheile als solche ausdrücklich im Frachtbriefe bezeichnet sein, damit nicht die Haftung der Eisenbahn nach § 89 der Verkehrsordnung ausgeschlossen ist; auch wenn der Frachtführer die Beschaffenheit dieser Gegenstände aus anderer Quelle kenne, sei seine Haftung nicht begründet. Eine Bezeichnung wie: „Denkmal-Gypsstudien" entspreche nicht den Erfordernissen des § 50 der Verkehrsordnung. Denn es sei nicht richtig, dass eine jede, diese Bezeichnung tragende Sache gewissermassen als Gattung unter den Begriff „Kostbarkeit" oder „Kunstgegenstand" falle. So wenig jedes Oelgemälde als solches einen künstlerischen Werth habe (R.-G. B. 13 S. 36), so wenig müssten „Denkmal-Gypsstudien" künstlerischen Werth besitzen; es komme auf den Verfertiger (ob Anfänger und Laie oder Künstler) und auf den Grad der Ausführung an, um beurtheilen zu können, ob etwas gänzlich Unfertiges, für die Kunst Werthloses oder ein Kunstwerk vorliege; der Ausdruck „Studie" deute gerade auf etwas Unfertiges, auf einen Versuch, etwas zu schaffen, hin, ohne dass gesagt sei, ob dieser Versuch zu etwas als Kunstgegenstand Fertigem geführt habe oder ob das Schaffen eben im Versuchsstadium geblieben sei und eine künstlerische Gestaltung noch nicht hervorgebracht habe. Die Bezeichnung „Denkmalsstudien" allein könne daher auf den Kunstwerth des Gegenstandes noch nicht schliessen lassen, und selbst wenn eine solche Bezeichnung für derartige Kunstgegenstände handelsüblich wäre, so könnte damit noch nicht die Vorschrift des § 50 der Verkehrsordnung mit ihren Folgen beseitigt werden. Im § 89 der Verkehrsordnung sei jede Haftung des Frachtführers aus dem Frachtvertrage, auch im Falle böslicher Handlungsweise, ausgeschlossen (R.-O. H.-G. Bd. 8 S. 271).

Nr. 230. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
7. Civil-Senat. Vom 21. Dezember 1900.

(Pr. Verw.-Bl. XXII (1901). Nr. 20. S. 255.)

§ 9. Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874. Die Uebernahme des Restgrundstücks kann nur gefordert werden, wenn dasselbe in Folge der Zerstückelung oder Verkleinerung nicht mehr zweckmässig benutzt werden kann, nicht aber, wenn dies sich aus den mittelbaren Folgen z. B. des Eisenbahnbetriebs ergiebt.

Zur Begründung seines Anspruchs auf Uebernahme des ganzen Grundstücks durch die Beklagte macht der Kläger vorzugsweise geltend, dass das Grundstück in Folge der auf dem enteigneten Theilstück errichteten Anlage, des durch den Eisenbahn betrieb verursachten Lärms und der Immission von Rauch und Russ, nicht mehr seiner bisherigen Bestimmung als vornehmer ruhiger Landsitz entsprechend benützt werden könne. Dem Kläger ist zuzugeben, dass die aufgeführten Nachtheile, soweit sie erweislich sind, in ursächlichem — mittelbarem — Zusammenhange mit der Enteignung stehen und ihm einen Anspruch auf Entschädigung gewähren. Das hat aber das Berufungsgericht nicht verkannt, sondern ausdrücklich als massgebende Rechtsnorm anerkannt. Die Frage, über die allein das Berufungsgericht entschieden hat, und die sonach allein den Gegenstand der Nachprüfung bilden kann, geht vielmehr dahin, ob der Kläger die Uebernahme seines ganzen Grundstücks verlangen kann und sich nicht mit einer Geldentschädigung für das enteignete Theilstück und für den durch die Enteignung herbeigeführten Minderwerth seines Restbesitzes begnügen muss. Diese Frage ist in dem angefochtenen Urtheile dahin beantwortet, dass die Uebernahme auf Grund des § 9 des Enteignungsgesetzes nur dann verlangt werden kann, wenn die fernere bestimmungsgemässe Benutzbarkeit gerade durch die als Folge der Theilenteignung eintretende Zerstückelung oder Verkleinerung des Grundstücks vereitelt werde, während die mittelbaren Folgen der Enteignung wohl einen Anspruch auf Entschädigung nach § 8, nicht aber den Anspruch auf Uebernahme des ganzen Grundstücks nach § 9 begründen könnten und deshalb bei der Prüfung dieses letzteren Anspruchs ausser Betracht bleiben müssten.

Die Rechtsansicht des Berufungsgerichts steht im Einklang mit der Rechtsprechung des Reichsgerichts, wie sie sich insbesondere aus dem Urtheile des II. Civil-Senats vom 29. Mai 1891 in Sachen Cöln wider Preussischen Eisenbahnfiskus II. 81/91 und dem daselbst angezogenen Urtheile desselben Senats vom 4. Dezember 1885 in Sachen Rheinische Eisenbahngesellschaft wider Tips II. 9/85 ergiebt. Eine abweichende Ansicht liegt auch dem vom Kläger in Bezug genommenen Urtheile des V. Civil-Senats vom 18. März 1896 in Sachen Eisenbahn-

fiskus wider Ziegler V. 296/98 nicht zu Grunde, und ebenso wenig findet der jetzt erkennende Senat Anlass, von der ständig festgehaltenen Rechtsprechung abzugehen.

Nr. 231. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 22. Dezember 1900.

(Oesterr.-Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV. Nr. 51. S. 1222.)

Wer eine mit Gefahr für Leben, Gesundheit (oder körperliche Sicherheit) von Menschen verbundene Arbeit, sei es auch über Auftrag, auf sich nimmt, haftet strafrechtlich für den Mangel der erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten (§ 335 St.-G.).

Nach den eigenen Ausführungen der Beschwerde wurde der Angeklagte in der letzten Zeit vor dem Unfalle wegen Mangels von Arbeitskräften vorübergehend zur Aushilfe bei Verschiebungen verwendet. Laut Art. 8 der Anleitung Nr. II über den Verschubdienst kann bei Verschiebungen durch Menschen selbst auch die Aufsicht einem mit der Anleitung vertrauten Magazinbediensteten überlassen werden. Der Angeklagte war sonach, sobald er zum Verschubdienste verwendet wurde, auch verpflichtet, die nothwendigen Kenntnisse sich zu erwerben, insbesondere die in der Anleitung II enthaltenen Vorschriften sich anzueignen. Im Unterlassen dieser Aneignung ist nun allerdings ein nach § 335 St.-G. straffälliges Verschulden gelegen, weil derjenige, welcher, wie hier, eine mit Gefahr für Leben oder Gesundheit verbundene Arbeit, sei es auch über Auftrag, übernimmt, die zur Hintanhaltung der Gefahr erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten zu vertreten, einen Mangel derselben sonach zu verantworten hat.

Die Hinweisung der Beschwerde auf ein Verschulden anderer Bahnbediensteten, begründet in der Bestellung des zum Verschieben von Wagen ungeeigneten Angeklagten, vermag den Angeklagten nicht zu entlasten, es hätte nur die Bedeutung, dass vielleicht auch noch andere Personen die Mitschuld an dem Unfalle träfe. Dass etwa der Erfolg durch Zusammentreffen von Fahrlässigkeiten mehrerer Personen eingetreten ist, bildet keinen Strafausschliessungsgrund. Der ursächliche Zusammenhang der Fahrlässigkeit des Angeklagten mit dem Unfalle liegt darin, dass der letztere nicht eingetreten wäre, wenn der Angeklagte nach Vorschrift des Art. 39, lit. a, der Instruction XXV für Wagenmeister und Wagenaufseher das Hinüberragen des Zugsendes über die Sicherheitsmarke dem Oberverschieber oder dem Wagenmeister gemeldet hätte.

Zudem erscheint durch das angefochtene Urtheil festgestellt, dass der Bremser Wenzel R. diese Meldung dem Angeklagten geradezu aufgetragen hatte. Liess Angeklagter diesen Auftrag unbeobachtet, so trifft ihn aufliegend schon deshalb ein strafbares Verschulden. Un-

richtig erscheint daher die Ausführung der Beschwerde, dass dem Angeklagten nichts Anderes obgelegen sei, als die sieben Wagen zu schieben und den anderen Wagen des zu bildenden Zuges zuzukuppeln. Uebrigens musste selbst bei Unkenntniss der Dienstesvorschriften schon der gewöhnliche Grad von Aufmerksamkeit den Angeklagten belehren, dass mit dem Hinüberragen eines Wagens über die Sicherheitsmarke hinaus eine Gefahr verbunden sei. Diesen Mangel der gewöhnlichen Aufmerksamkeit muss demnach der Angeklagte schon an und für sich verantworten.

Nr. 232. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Civil-Senat. Vom 3. Januar 1901.

(Jur. Wochenschr. XXX [1901]. Nr. 8/11. S. 94.)

§ 1. Preuss. Ges. v. 4. Juni 1894. Widerruflich zugebilligte Funktionszulagen gehören nicht zu dem „bisherigen Diensteinkommen" der zur Disposition gestellten Beamten.

Die Entscheidung hängt wesentlich davon ab, was im Sinne des § 1 Abs. 2 des Gesetzes vom 4. Juni 1894 unter dem „bisherigen Diensteinkommen", welches die bei der Umgestaltung der Eisenbahnbehörden nicht zur Verwendung gelangenden Beamten während eines Zeitraumes von fünf Jahren unverkürzt erhalten sollen, zu verstehen ist. Das Berufungsgericht begreift darunter nur dasjenige Diensteinkommen, auf welches die Beamten zu dem Zeitpunkte, von dem ab sie zur Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten bleiben, nach Gesetz oder Bewilligung der vorgesetzten Dienstbehörde einen Rechtsanspruch hatten. — Diese Auslegung entspricht dem Wortsinne und der offensichtlichen Tendenz der fraglichen Gesetzesvorschrift.

Das Berufungsgericht nimmt dann an, dass die hier streitige Funktionszulage dem Kläger durch Verfügung des Präsidenten der Eisenbahn-Direktion zu E. vom 19. Mai 1883 nur als jederzeit widerruflich zugebilligt, und deren Widerruf zum 31. März 1895 dem Kläger gegenüber durch Verfügung desselben Vorgesetzten vom 19. Februar 1895 in unzweideutiger Weise erklärt sei, und daraus wird vom Berufungsgericht gefolgert, dass dem Kläger am 1. April 1895 als dem Tage, mit dem dieser zur Verfügung des Ministers geblieben, ein Rechtsanspruch auf weiteren Bezug der Funktionszulage nicht mehr zugestanden habe. Demgegenüber erachtet das Berufungsgericht es für belanglos, dass der Widerruf der Funktionszulage ohne gleichzeitige Enthebung des Klägers von der damit verbundenen Funktion, nicht schon bei Bekanntmachung der dessen Zurdispositionsstellung aussprechenden Verfügung vom 17. Januar 1895, nicht vermöge einer allgemeinen Anordnung des Ministers selbst und ungeachtet des Bestehens eines etatsmässigen Fonds für dergleichen Stellenzulagen erfolgt sei. — Auch diese Erwägungen des Berufungsgerichts lassen sich nicht beanstanden.

Abhandlungen.

11.

A. Mangelhafte Verpackung von Gepäckstücken. B. Haftung der Eisenbahn für die Gepäckträger. (§§ 31 u. 37 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899.)

Von **Dr. Max Reindl,**
Sekretär bei der General-Direktion der Kgl. bayr. Staatseisenbahnen in München.

A. Mangelhafte Verpackung von Gepäckstücken.

§ 31 Abs. 1 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bestimmt, dass bei unverpackten oder nur mangelhaft verpackten Gepäckstücken die Eisenbahn berechtigt sei, auf dem Gepäckscheine einen entsprechenden Vermerk über diesen Zustand zu machen, und dass die Annahme des mit dem Vermerke versehenen Gepäckscheines als Anerkenntniss dieses Zustandes durch den Reisenden zu gelten habe.

In der Praxis haben sich nun Bedenken erhoben, ob diese Art des Anerkenntnisses im Hinblick auf § 34 Abs. 1, § 58 Abs. 2 u. 3 und § 77 Abs. 1 Ziff. 2 der Verkehrsordnung sowie auf § 459 Abs. 1 Ziff. 2 u. § 471 des Handelsgesetzbuchs hinreichend sei, um die Haftung der Eisenbahn für den Schaden, der aus der mit dem Mangel oder der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist, auszuschliessen, da nach § 58 u. 77 sowie § 459 a. a. O. zur Haftausschliessung erforderlich sei, dass der Absender selbst durch eine schriftliche Erklärung auf dem Frachtbriefe den Mangel oder die mangelhafte Beschaffenheit der Verpackung anerkenne und daher das gleiche Verfahren sinngemäss auch bei der Abfertigung auf Gepäckschein Anwendung zu finden habe.

Ich kann diese Bedenken jedoch nicht theilen.

§ 459 Abs. 1 Ziff. 2 des HGB. und § 77 Abs. 1 Ziff. 2 der Verk.-Ordnung sprechen allerdings von der „Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe“ und § 58 Abs. 2 der Verk.-Ordnung verlangt, dass „der Absender auf dem Frachtbriefe das Fehlen oder die Mängel der Verpackung anerkenne.“ Hierdurch ist jedoch keineswegs gesagt, dass der Absender die Erklärung stets auch selbst auf den Frachtbrief zu setzen oder wenigstens

die von einem Anderen angebrachte Erklärung stets noch ausdrücklich zu unterzeichnen habe, sondern es wollte nur zum Ausdrucke gebracht werden, dass der Mangel oder die mangelhafte Beschaffenheit der Verpackung mit Wissen und Willen des Absenders im Frachtbriefe schriftlich festgestellt werden müsse; nicht einseitige Konstatirung durch die Eisenbahn solle zur Berufung auf § 459 Abs. 1 Ziff. 2 und § 77 Abs. 1 Ziff. 2 a. a. O. genügen, sondern nur die mit Wissen und Willen des Absenders auf den Frachtbrief — gleichviel von wem — gesetzte Erklärung. Eine solche mit Wissen und Willen des Absenders auf das Frachtdocument — hier auf den Gepäckschein — gesetzte Erklärung über den Mangel oder die mangelhafte Beschaffenheit der Verpackung liegt aber auch dann vor, wenn die Eisenbahn einen diesbezüglichen Vermerk auf den Gepäckschein setzt und der Reisende, dem der Gepäckschein ausgehändigt wird, den letzteren ohne Widerspruch in Empfang nimmt, obwohl er weiss oder wissen muss, dass ihn die gesetzliche Vorschrift des § 31 Abs. 1 der Verk.-Ordnung für den Fall, als er mit dem Vermerke nicht einverstanden ist, zum Widerspruche verpflichtet.

B. Haftung der Eisenbahn für die Gepäckträger.

§ 37 Satz 1 statuirt die Verpflichtung der Eisenbahnen, auf den Stationen, soweit ein Bedürfniss besteht[1]), Gepäckträger zu bestellen, die unter Verantwortlichkeit der Eisenbahnverwaltung im Sinne von § 34 Abs. 1 u. 4 der Verk.-Ordnung auf Verlangen der Reisenden deren Reise- und Handgepäck im Stationsbereiche nach und von den Wagen, Abfertigungsstellen u. s. w. zu schaffen haben.

Diese Vorschrift entspricht, soweit sie die Verpflichtung zur Aufstellung von Gepäckträgern ausspricht, nicht nur den berechtigten Anforderungen des Verkehrs, sondern auch einer fast allgemein beobachteten Uebung, da auf den grösseren Stationen fast überall bereits Gepäckträger vorhanden waren[2]). Abweichend von der bisherigen Rechtslage und Uebung ist aber die Bestimmung, dass die Eisenbahn auch für die in § 37 Abs. 1 der Verk.-Ordnung den Gepäckträgern zugewiesene Thätigkeit die Haftung nach Massgabe des § 34 der Verk.-Ordnung, demnach nach den Grundsätzen des Frachtvertrags zu übernehmen habe. Die Motive bemerken hiezu folgendes[3]): „Sind hienach (d. h. nach der neuen Fassung des § 37 Satz 1) die Gepäckträger, auch soweit sie einen zwar von der Eisenbahn nicht übernommenen, aber mit der Beförderung des Reisegepäcks eng zusammenhängenden Transport besorgen, als Bedienstete der Verwaltung zu betrachten, so musste es als angemessen erachtet werden, der Eisenbahn die Haftpflicht für ihr Personal auch in dieser

[1]) Ueber die Frage, ob ein Bedürfniss bestehe, wird gegebenenfalls die Aufsichtsbehörde zu entscheiden haben. Bisher war die Zulassung von Gepäckträgern lediglich der Willkür der Eisenbahnen überlassen; Gerstner, Zeitung des Vereins D. E. V. 1899 S. 1362, Eger, Komm. z. Eisenb. Verk.-Ord. 2. Aufl. S. 169.

[2]) Gerstner, Zeitung des Vereins D. E. V. 1899 S. 1362.

[3]) Gerstner, Zeitung des Vereins D. E. V. 1899 S. 1362.

Hinsicht in gleichem Umfange wie beim Frachtvertrage aufzuerlegen. Eine solche Erweiterung der Haftpflicht schien umsoweniger bedenklich, als die Gepäckträger meist Kaution bestellt haben, an der die Eisenbahnen sich schadlos halten können".

Man wird nun kaum behaupten können, dass in diesen Worten der Motive das Rechtsverhältniss zwischen dem Reisenden, dem Gepäckträger und der Eisenbahn klar zum Ausdrucke gebracht ist. Nach den Worten der Motive müsste man nämlich annehmen, dass die Gepäckträger bei Ausführung der in § 37 Satz 1 genannten Thätigkeit lediglich als Bedienstete der Eisenbahn und im Auftrage der letzteren, auf deren Haft und Gefahr allein der Transport ausgeführt werde, handeln, dass sie demnach bei Ausführung dieser Thätigkeit zu den Leuten der Eisenbahn im Sinne des § 9 der Verk.-Ordnung gehören.

Diese Annahme wäre aber meines Erachtens nicht zutreffend. Die Gepäckträger handeln im vorliegenden Falle nicht im unmittelbaren Auftrage der Eisenbahnverwaltung, sondern auf Grund eines Vertrags mit dem Reisenden; sie vollziehen nicht eine Thätigkeit als Organe der Eisenbahn bei Ausführung des von der letzteren übernommenen Transportes [1]), sondern vollführen, gleichviel in welchem Rechtsverhältnisse sie sonst zur Eisenbahnverwaltung stehen, ob sie Bedienstete im engeren Sinne des Wortes oder selbstständige Unternehmer sind, denen die Eisenbahn vertragsmässig die Ausübung des Gepäckträgergewerbes auf einer Station eingeräumt hat, einen von ihnen durch Vertrag mit dem Reisenden übernommenen Transport, sind also Frachtführer im Sinne des § 425 des Handelsgesetzbuchs. Sie haften daher auch für die Ausführung dieses Transportes nach Massgabe der §§ 428—430 des HGB.

Neben dieser Haftung der Gepäckträger ist nun aus Gründen des praktischen Verkehrsbedürfnisses auch der Eisenbahnverwaltung die Haftung für die Ausführung des von den Gepäckträgern übernommenen Transportes auferlegt worden und zwar in der gleichen Weise und in dem gleichen Umfange, wie wenn die Eisenbahnverwaltung selbst einen Frachtvertrag über das dem Gepäckträger zum Transporte übergebene Reise- und Handgepäck abgeschlossen hätte. Dies wollte offenbar durch die Worte: „unter Verantwortlichkeit der Eisenbahnverwaltung im Sinne von § 34 Abs. 1 und 4 dieser Ordnung" gesagt werden. Die Eisenbahnverwaltung und der Gepäckträger haften demnach für die Ausführung des Transports als Gesammtschuldner im Sinne des § 421 des Bürgerlichen Gesetzbuchs, jedoch unter der Modifikation, dass sich, soweit nicht Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Gepäckträgers inmitten liegen, die Voraussetzungen und der Umfang der Haftung der Eisen-

[1]) Soweit sie dieses thun, wie es z. B. bei der den Gepäckträgern fast überall vertragsmässig zur Pflicht gemachten Verbringung des zur Beförderung aufgegebenen Reisegepäcks von der Abfertigungsstelle nach dem Gepäckwagen und der Verladung sowie bei der Ausladung des abgefertigten Gepäcks und Verbringung ins Gepäcklokal der Fall sein würde, sind ihre Handlungen ohne Zweifel auf Grund des § 9 der Verkehrsordnung von der Eisenbahn zu vertreten.

bahn nach dem § 34 Abs. 1 und 4, §§ 36, 75, 80 und 83 der Verk.-Ordnung, die Voraussetzungen und der Umfang der Haftung des Gepäckträgers aber nach den §§ 428, 429 und 430 des HGB. richten[1]).

Die Mithaftung der Eisenbahn ist aber räumlich beschränkt auf diejenigen von den Gepäckträgern übernommenen Transporte von Reise- und Handgepäck, welche „im Stationsbereiche"[2]) ausgeführt werden. Da nun aber wohl bei den meisten Eisenbahnen den Gepäckträgern zur Pflicht gemacht ist, auf Verlangen der Reisenden deren Reise- und Handgepäck auch von den Wagen und Abfertigungsstellen nach der Behausung des Reisenden zu schaffen[3]), demnach einen Transport zu übernehmen, der sich über den Stationsbereich hinaus erstreckt, so fragt sich, wie sich in einem solchen Falle die Haftung der Eisenbahn für die Thätigkeit der Gepäckträger gestalte. Eine doppelte Annahme ist hier möglich; entweder die Eisenbahn haftet nur für diejenigen Handlungen des Gepäckträgers (Verluste, Beschädigungen), die sich bei einem derartigen Transporte noch innerhalb des Stationsbereichs ereignen, oder aber sie haftet in einem solchen Falle überhaupt nicht, weil der zwischen dem Gepäckträger und dem Reisenden abgeschlossene Transportvertrag nach § 37 Satz 1 der Verk.-Ordnung a priori darauf gerichtet sein müsse, dass sich der Transport nur innerhalb des Stationsbereichs vollziehe, ein über diesen Bereich hinaus abgeschlossener Transportvertrag daher überhaupt nicht, also auch nicht zum Theil, unter § 37 falle.

Welche Annahme als die richtige erscheint, ist schwer zu sagen. Schliesst man sich der ersteren Auffassung an, so wird sich praktisch die grosse Schwierigkeit ergeben, im einzelnen Falle festzustellen, ob die die Haftung begründende Handlung des Gepäckträgers, z. B. der Verlust oder die Beschädigung des Gepäckstücks, noch innerhalb oder ausserhalb des Stationsbereichs stattgefunden hat. Acceptiert man dagegen die zweite Anschauung, so wird man zu dem vom gesetzgeberischen Standpunkte aus schwer zu begreifenden Resultate gelangen, wesshalb beispielsweise die Eisenbahn für die von einem

---

[1]) Was insbesondere die Haftung der Eisenbahn für die verspätete Ausführung des dem Gepäckträger durch den Reisenden übertragenen Transportes, demnach beispielsweise für den Schaden anlangt, der dadurch entsteht, dass der Gepäckträger unterlässt, das ihm übergebene Handgepäck rechtzeitig vor Abgang des Zugs an den Eisenbahnwagen zu verbringen, so wird wohl § 36 Abs. 2 lit. b Platz zu greifen haben. Denn in der Verweisung des § 37 Satz 1 auf § 34 Abs. 1 liegt auch implicite eine solche auf § 36, da § 34 Abs. 1 auf die für die Beförderung von Gütern geltenden Haftungsgrundsätze nur soweit verweist, als sich nicht Abweichungen aus den Bestimmungen des Abschnitts IV, z. B. also aus § 36, ergeben; soweit sich solche Abweichungen ergeben, sollen nach § 34 Abs. 1 diese Abweichungen massgebend sein.

[2]) Diesen etwas unsicheren Begriff wird man nicht zu weit fassen dürfen und darunter nur die dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Stationsanlage mit ihrer unmittelbaren, der Eisenbahnverwaltung eigenthümlich gehörenden und dem Publikum zugänglichen Umgebung (Vorplätze) zu verstehen haben. Aehnlich auch Eger, Komm. z. Eisenb. Verk.-Ordnung 2. Aufl. S. 169.

[3]) Vgl. z. B. den Gepäckträger-Tarif für die bayr. Staatseisenbahnen im Heft A S. 92 der Eisenbahn-Verk.-Ordnung für den inneren Verkehr der bayr. Staatseisenbahnen und Zusatzbestimmung zu § 37 der genannten Verk.-Ordnung.

Gepäckträger noch innerhalb des Bahnhofsraumes verursachte Beschädigung eines Handgepäckstücks zwar dann solle aufzukommen haben, wenn der Gepäckträger bloss den Auftrag erhalten hatte, das Gepäckstück von dem Eisenbahnwagen nach dem vor dem Bahnhofseingange wartenden Privatfuhrwerk des Reisenden zu schaffen, nicht aber auch dann, wenn der Auftrag dahin gelautet hatte, es von dem Eisenbahnwagen nach dem einige Hundert Schritte vom Bahnhofe entfernten Hotel zu verbringen. Der ratio legis und dem Erfordernisse einer logischen Interpretation erscheint es mir nun mehr zu entsprechen, sich der ersteren Annahme anzuschliessen und den Beweis, dass die die Haftung der Eisenbahn begründende Handlung des Gepäckträgers noch innerhalb des Stationsbereichs stattgefunden habe, im Zweifelsfalle dem Reisenden aufzuerlegen.

So sehr es nun auch vom Standpunkte des praktischen Verkehrsbedürfnisses aus zu begrüssen ist, dass die Eisenbahn auch für die in § 37 Satz 1 der Verk.-Ordnung bezeichnete Thätigkeit der Gepäckträger für die Folge eine Haftung zu übernehmen hat, so wird man nach den vorstehenden Ausführungen gleichwohl nicht in Abrede stellen können, dass eine präcisere und genauere Statuirung dieser Haftung im Gesetze hätte Ausdruck finden sollen.

Nachschrift. Nachdem die vorstehende Abhandlung bei der Redaktion bereits eingereicht war, ist die 2. Auflage des Egerschen Kommentars zur Verk.-Ordnung erschienen, in welcher zu der vorstehend unter B behandelten Frage ausführlich Stellung genommen ist; desgleichen hat Eger seine Auffassung auch in einer Abhandlung im Hefte 3 (S. 282—286) des laufenden Bandes dieser Zeitschrift näher begründet. Ausserdem ist die Frage inzwischen in einer in Nr. 23 vom 20. März d. J. der Ztg. des Ver. Deutsch. Eisenb.-Verwalt. enthaltenen Abhandlung von Dr. W. Hertzer sowie, im Anschlusse an diese, in einem im Maihefte der Zeitschr. f. d. Internat. Eisenb.-Transp. enthaltenen Aufsatze zum Gegenstande der Erörterung gemacht worden. Eger stimmt mit mir darin überein, dass die Gepäckträger bei ihrer in § 37 Verk.-Ordnung geregelten Thätigkeit nicht als „Leute“ der Eisenbahn, sondern als selbständige Frachtführer und Gewerbetreibende zu erachten seien, verwirft jedoch die Annahme einer Solidarhaftung des Gepäckträgers und der Eisenbahn, weil diese Annahme „wenig klar und auch zwecklos sei, da alsdann der Reisende doch unbedingt stets die potente Eisenbahn als Schuldnerin vorziehen werde“; Hertzer und mit ihm das Zentralamt zählen die Gepäckträger auch bei ihrer in § 37 Verk.-Ordnung geregelten Thätigkeit zu den „Leuten“ der Eisenbahn im Sinne des § 9 Verk.-Ordnung. Ich habe aber trotz dieser Ausführungen meine in vorstehender Abhandlung niedergelegte Auffassung nicht ändern und namentlich auch die Annahme einer Solidarhaftung nicht aufgeben können und behalte mir vor, auf die gegnerischen Anschauungen bei anderer Gelegenheit noch näher zurückzukommen.

12.

Die Haftung der Eisenbahn für ihr Personal, (nach § 458 des Handelsgesetzbuchs vom 10. Mai 1897 und § 9 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899).

Von **Dr. Georg Eger.**
Regierungsrath in Berlin.

Dem Frachtführer liegt die Pflicht für die vertragsmässige Ausführung des Transports ob; er hat dafür Sorge zu tragen, dass der Transport unversehrt und rechtzeitig an den Empfänger gelangt, und haftet daher für den Schaden, der von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung durch Verlust, Beschädigung oder Verspätung entsteht. Aber während nach dem neuen HGB. im Gegensatz zum alten HGB. (Art. 395) hierbei für den gewöhnlichen Frachtführer die Haftung dadurch erheblich gemildert ist, dass er nur insoweit zu haften hat, als der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten (§ 429), sind für die Eisenbahnen in Bezug auf diese Haftpflicht in Uebereinstimmung mit dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr die bisherigen strengen Grundsätze des römischen receptum weiter beibehalten (§ 456) und nur in Betreff der Verspätung abgeschwächt worden (§ 466). Förtsch, Deutsche Jur. Zeitg. Jahrg. III, S. 181, 182.

Nach dem Principe des receptum ist der Transport ein Werk. Der Frachtführer übernimmt das Gut mit der Zusage, es in unversehrtem Zustande abzuliefern, soweit dies mit vernünftigen Mitteln überhaupt möglich ist. Wie er diesen Erfolg herbeiführt, ist also seine Sache. Da seine Thätigkeit vom Absender bezw. Empfänger wenig oder gar nicht kontrollirt und ein Beweis für sein etwaiges Verschulden in der Regel nicht geführt werden kann, so ist ihm die strengste Haftpflicht anferlegt, er haftet sowohl für seine eigenen Handlungen und Transportmittel wie auch für seine Leute etc. unbedingt und ferner für die Handlungen Dritter und für Naturereignisse insoweit, als dieselben durch menschenmögliche Vorsicht abgewendet oder in ihren Folgen unschädlich gemacht werden können. Der Frachtführer vertritt mithin selbst Zufall bis an die Grenze der höheren Gewalt. Die Schadensersatzklage ist durch die blosse Thatsache der Beschädigung oder des Verlustes des zum Transporte aufgegebenen Gutes an sich begründet. Gegen diese Klage stehen dem Frachtführer nur drei Einreden zu, nämlich: 1. die Einrede der höheren

Gewalt, 2. des eigenen Verschuldens, 3. der natürlichen Beschaffenheit des Gutes (NHGB. § 456; Eisenb. Verk.-Ordnung § 75). Nur für Verspätung ist eine etwas mildere Haftpflicht zugelassen (NHGB. § 466 Abs. 1; Eisenb. Verk.-Ordnung § 86).

Da der gewöhnliche Frachtführer nach dem neuen HGB. (§ 429) für einen unverschuldeten Schaden nicht mehr einzustehen hat, so ist auch die Haftpflicht für seine Leute entsprechend gemildert worden (§ 431). Dagegen giebt bezüglich der Eisenbahnen, für welche das strenge Haftungsprincip des receptum beibehalten worden ist (§ 456), das neue HGB. in Konsequenz desselben dem Grundsatze Ausdruck, dass die Eisenbahn für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient, d. h. für ihr gesammtes, an der Ausführung derselben betheiligtes Dienst- und Hülfspersonal, zu haften verpflichtet ist (§ 458).

§ 9 Verk.-Ordnung hat diesen Grundsatz des § 458 des neuen HGB. unverändert aufgenommen (Motive [Denkschrift] zum N. HGB. S. 523, 540) und noch insofern erweitert, als § 9 nach seiner Stellung unter den allgemeinen Bestimmungen nicht nur, wie § 458 HGB. für den Gütertransport, sondern auch für den Personentransport Geltung hat, somit auf alle von der Eisenbahn übernommenen Transporte ausnahmslos zur Anwendung zu bringen ist.

Unter Eisenbahn ist hierbei jede Eisenbahn zu verstehen, welche an einem Transporte innerhalb des Geltungsgebiets des HGB. bezw. der Verk.-Ordnung betheiligt ist.

Der Umfang der Haftung der Eisenbahn für ihre Leute etc. ist bei Gütern durch die bezüglichen Bestimmungen des HGB. und der Verk.-Ordnung, bei Personen durch die betr. Normen des allgem. bürgerl. Rechts und der Verk.-Ordnung begrenzt. Soweit die Eisenbahn hiernach selbst für eigene Handlungen zu haften hat, hat sie auch die ihrer Leute etc. zu vertreten und darf folgeweise auch nur diejenigen Einreden bezüglich deren schadenbringenden Handlungen und Unterlassungen erheben, die sie in Betreff ihrer eigenen Handlungen etc. würde geltend machen können. (Staub HGB. 6/7 Aufl. S. 1564.) Es genügt nicht, dass sie ihre Sorgfalt in der Auswahl und Aufsicht (diligentia in eligendo vel inspiciendo) der Leute etc. nachweist, sie hat vielmehr unbedingt unmittelbar und ausschliesslich für dieselben aufzukommen. Sie kann sich auch durch den Einwand nicht befreien, dass irgend eine Arglist (Betrug, Veruntreuung) oder ein Verschulden ihrer Leute etc. den Schaden herbeigeführt habe. Sie hat vielmehr auch alle hierdurch herbeigeführten Schäden zu vertreten. Ebenso ist der Beginn, die Dauer und das Ende der Haftpflicht der Eisenbahn für ihre Leute ganz nach den Grundsätzen für ihre eigenen Handlungen zu beurtheilen, d. h. sie haftet für ihre Leute etc. von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung, und nicht nur für Verlust und Beschädigung, sondern auch für Verspätung (Staub S. 1523). Aus der Ausschliesslichkeit und Unmittelbarkeit der Haftpflicht der Eisenbahn folgt auch, dass die Eisenbahn den Beschädigten mit seinem Anspruch nicht zuerst an ihre Leute verweisen darf. Diese sind aus dem

Transportvertrage nicht haftpflichtig. Sie können nur dann — neben der Eisenbahn — in Anspruch genommen werden, wenn ihnen eine gegen den Absender bezw. Empfänger gerichtete unerlaubte Handlung zur Last fällt.

Aus dem Wesen dieser Haftpflicht der Eisenbahn für ihre Leute etc. ergeben sich nun folgende Einschränkungen: 1. die Haftpflicht des § 9 beschränkt sich auf diejenigen Organe, welche dem eigentlichen Transportgewerbe der Eisenbahn angehören. „Ausführung der Beförderung" ist im engeren Sinne zu nehmen. Es ist darunter also nicht der gesammte Eisenbahndienst in allen seinen Zweigen und das darin angestellte und beschäftigte Personal zu verstehen, sondern nur der Dienst der eigentlichen Transportverwaltung, das für die Ausführungsgeschäfte des Transportbetriebes angestellte, den Transport vorbereitende, durchführende und vollendende Personal, also vornehmlich das Güterexpeditionspersonal, sowie die die Transportmittel unterhaltenden und bedienenden Leute, nicht aber die in anderen Geschäftszweigen der Eisenbahnverwaltung (Kassen-, Rechnungs-, Buchhaltungs- etc. Dienst) beschäftigten Organe. Die Eisenbahn ist nach § 9 nur für diejenigen Leute etc. verantwortlich, die in ihrem Frachtgewerbe angestellt sind, alle anderen sind nicht ihre Leute etc. in ihrer Eigenschaft als Frachtführer (Reichsger. Entsch. Bd. 7, S. 127, Schott, in Endemann's Handbuch III S. 363, Ruckdeschel Eisenb.-Betr.-Regl. S. 171, Eger Frachtrecht 2. Aufl. I, S. 428, Coermann Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. 1895 Nr. 42 S. 377). 2. Aber auch für diesen engeren Kreis von Angestellten haftet die Eisenbahn nach § 9 nur insoweit, als sie den Schaden in Ausübung ihrer Dienstfunktionen bezw. bei Gelegenheit derselben herbeigeführt haben, also während sie in Ausübung ihrer Dienstfunktionen waren, d. h. für Handlungen, die mit ihren dienstlichen Verrichtungen im Zusammenhange stehen, (v. Hahn HGB. II, S. 626, 627, Puchelt, HGB. II, S. 482, Wehrmann Eisenb.-Frachtgeschäft S. 163, Ruckdeschel S. 171, Eger a. a. O. S. 429—432, A. M. Reichsger. Entsch. Bd. 7 S. 127 und Eisenb. Entsch. II, S. 355, 356, Rosenthal Internat. Eisenb. Frachtr. S. 179.) Die Handlung braucht zwar nicht unmittelbar in Ausführung der Dienstfunktionen vorgenommen zu sein, aber sie muss mit dieser in Beziehung stehen. Insofern geht die Haftung der Eisenbahn für ihre Leute (N. HGB. § 458 Verk.-Ordnung 59) weiter, als die vertragliche und ausservertragliche Haftung des Geschäftsherrn für seine Vertreter oder bestellten Personen (§§ 278, 823, 831 BGB. Vgl. Denkschr. S. 523, 540, so auch Cosack § 431, während Staub S. 1522 nicht über den Umfang des § 278 BGB. hinausgehen will). War dies nicht der Fall, befanden sie sich ganz ausserhalb ihres Dienstes (ausserdienstlich), so greift die Haftpflicht aus § 9 nicht Platz und stehen die betreffenden Organe der Eisenbahn jedem Dritten gleich. 3. Die Haftpflicht erstreckt sich nur auf die Zeit der Ausführung der Beförderung nach Massgabe des Frachtvertrages. Auf Handlungen, die die Leute etc. der Eisenbahn vor Abschluss des Frachtvertrages oder nach der Erfüllung desselben vornehmen, wie auf alle hiervon unabhängigen, eigenmächtigen Verpflichtungen, welche die Leute etc. der Eisenbahn etwa neben dem Fracht-

vertrage eingehen, erstreckt sich die Haftpflicht der Eisenbahn aus § 9 nicht. Vielmehr sind derartige Handlungen der Leute etc. der Eisenbahn lediglich nach den allgemeinen Normen des BGB. und HGB. über Vollmacht, Handelsvollmacht u. s. w. zu beurtheilen.

§ 9 unterscheidet zwei Kategorien des Hülfspersonals der Eisenbahn, nämlich „ihre Leute" und „andere Personen", deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient. Wesentlich ist, dass es Personen sind, die in einem Unterordnungs- bezw. Abhängigkeitsverhältnisse zur Eisenbahn stehen (Coermann a. a. O. S. 377 und Eisenb. Entsch. und Abhandl. XII, S. 167), also z. B. nicht Gepäckträger (Verk.-Ordnung § 37), selbstständige Rollfuhrunternehmer (anders im Falle des § 68 Abs. 31 c), Dampfschiffe, Anschlussbahnen etc. — Dagegen ist ein begrifflicher Unterschied zwischen beiden Kategorien schwer zu finden. Dem gewöhnlichen Sprachgebrauch nach werden unter den „Leuten" eines Unternehmens — in der Regel wenigstens — diejenigen verstanden, welche zu dem Unternehmer in einem dauernden, kontinuirlichen Dienstverhältnisse stehen, die Beamten und ständigen, fest angestellten Bediensteten, die mit den sich stetig wiederholenden Funktionen des betreffenden Gewerbetriebes generell beauftragt sind. Im Gegensatze hierzu wird man unter den „anderen Personen", von welchen § 9 spricht, diejenigen zu verstehen haben, die nicht Beamte, nicht fest und dauernd Angestellte, sondern nur vorübergehend für einzelne oder einen einzigen Transport bezw. gewisse Funktionen desselben angenommen sind. Da für beide Kategorien die Haftpflicht der Eisenbahn nach Grund und Umfang die nämliche ist, so ist die Unterscheidung von wesentlicher Bedeutung nicht (A. M. Rosenthal, S. 179, 180.)

13.

Zur Preisermässigung für die Reichspost im Kleinbahnbetriebe.

Von Professor **Dr. Karl Hilse** in Berlin.

Neuerdings ist streitig geworden, ob die Reichspost berechtigt ist, den Wegfall gewisser Abonnementsbedingungen zu ihren Gunsten zu verlangen. Ges. vom 28. Juli 1892 § 42 Nr. 1 giebt ihr bekanntlich das Recht, bei jeder regelmässigen Fahrt die Mitnahme eines Postunterbeamten mit einem Briefsack gegen Zahlung der Abonnementsgebühr, oder, falls solche nicht besteht, gegen Zahlung der Hälfte des tarifmässigen Personengeldes zu fordern. Nun geben verschiedene Unternehmer Zeitkarten aus, welche deren Inhabern die Benutzung der Bahnfahrzenge auf der vereinbarten Strecke in beliebiger Zahl gestatten. Solche Zeitkarten dürfen jedoch nur von dem Inhaber gebraucht werden, weshalb das Recht zu ihrem Gebrauche ein höchst persönliches und auf andere nicht übertragbar ist. Um jeden Missbrauch thunlichst vorzubeugen, pflegen die Zeitkarten auf Namen ausgestellt zu werden und die Photographie ihres Inhabers zu enthalten.

Unternehmer, welche derart beschaffene Zeitkarten ausgeben, haben gemeinüblich keine andere Form von Abonnements für ihren Betrieb eingeführt; es fehlt namentlich hier die Einrichtung, dass Karten ausgegeben werden, welche für eine bestimmte Fahrtenzahl das Recht auf Beförderung gewähren, und deren Preis niedriger ist, als die Gesammtzahl der zulässigen Fahrten zum Taxpreise für Einzelfahrten ausmachen würde.

Kann zunächst schon zweifelhaft sein, ob unter Abonnement im Sinne des § 42 Nr. 1 die Fahrberechtigung der oben zuerst erörterten Art zu verstehen und die Reichspost befugt ist, solche Zeitkarten für ihre Unterbeamten zu fordern, so ist andrerseits nicht zu verkennen, dass an die Person des Inhabers geknüpfte Zeitkarten für die Post-Verwaltungszwecke kaum vortheilhaft zu verwenden sind, weil die einzelnen Beamten einerseits nicht den vollen Tag benutzt zu werden pflegen, andrerseits nicht durchweg genau dieselben Verrichtungen in der nämlichen Ortsgegend zu leisten berufen sind. Die Verwaltungszwecke lassen es vielmehr wünschenswerth erscheinen, dass ein Wechsel in der Person der mit Besorgen des Briefsackes zu beauftragenden Unterbeamten erfolgen darf. Dies führt die Post naturgemäss zu dem Wunsche, übertragbare Karten zu erlangen, also zu Gunsten der Post-Ver-

waltung das Erforderniss der Unübertragbarkeit und die höchst persönliche Natur fallen zu lassen.

Umgekehrt würden die Bahnbetriebs-Unternehmer durch das Eingehen auf die Wünsche der Post und die Ausgabe übertragbarer Zeitkarten durch Einnahmeausfall benachtheiligt werden; denn während eine auf die Person ausgestellte Zeitkarte nur für die Dauer der täglichen Dienstzeit ihres Inhabers und die Zahl der von ihm während derselben zu besorgenden dienstlichen Verrichtungen verwendbar ist, würde die übertragbare Karte ermöglichen, dass während der ganzen Dauer der täglichen Dienststunden dieselbe Karte ununterbrochen gebraucht würde. Da nun die tägliche Dienstzeit der Post-Unterbeamten kürzer zu sein pflegt, als die tägliche Postdienstzeit, da der Beamte überdies Ruhepausen gebraucht und erhält, würde es dahin kommen, dass vielleicht kaum die Hälfte übertragbarer Karten für die Postverwaltung genügt, um die gesammten Beförderungsleistungen auszuführen, als die Zahl unübertragbarer sein müsste. Der wirthschaftliche Erfolg läuft also auf eine Ersparniss der Post und einen Einnahmeausfall der Betriebsunternehmers um mindestens die Hälfte hinaus.

Dass unter so bewandten Umständen es beiderseits an Nachgiebigkeit fehlt, befremdet nicht und ist den Betheiligten nicht zu verargen. Wie der Ausgang des Meinungsstreites, falls er zur bahnaufsichtsbehördlichen oder zur gerichtlichen Entscheidung kommen sollte, wenn letztere, was heut nicht erörtert werden soll, zuständig wäre, ausfallen würde, ist zwar zuverlässig nicht vorauszusehen; wird jedoch davon ausgegangen, dass nach der Entstehungsgeschichte des § 42 eine Ausbeutung der Kleinbahnbetriebe durch die Reichspost nicht zugelassen werden sollte, so ist die Abweisung des Ansinnens der Post kaum zu bezweifeln; dazu kommt, dass § 42 eine Ausnahmebestimmung enthält, welche streng auszulegen und der Anwendbarkeit auf verwandte Fälle entzogen ist. Zum Verlangen von Abonnements unter veränderten Bedingungen als die gemeinüblichen hat § 42 die Post nicht befugt erklärt.

Kann die Post Abonnements unter den üblichen Ausgabebedingungen nicht verwenden, so wird man ihr doch das Recht zugestehen müssen, Beförderung ihrer Unterbeamten zur Hälfte des tarifmässigen Personengeldes zu verlangen; denn durch die Worte: „Falls solche nicht besteht“, sollte der Post jedenfalls nicht das Recht abgeschnitten werden, Preisermässigung zu beanspruchen, sofern der Betriebsunternehmer eine Form der Abonnements wählen würde, welche für die Post unannehmbar und unverwendbar ist. Unverwendbare Abonnementseinrichtungen sind vielmehr als „nicht bestehende“ zu behandeln. Für diese Auslegung spricht die Billigkeit und die Absicht des Gesetzgebers, der keineswegs den Betriebsunternehmern die Möglichkeit offen lassen wollte, durch geschickt gewählte Ausgabebedingungen die Post zu zwingen, die vollen Beförderungspreise zu zahlen und sie um die Preisermässigung zu bringen. Die Worte: „Falls solche nicht besteht“ sollten vielmehr nur eine Beschränkung der Post dahin herstellen, dass sie die höheren Abonnementspreise bewilligen müsse, sobald ein für sie brauchbares Abonnement im betreffenden Bahnbetriebe eingerichtet sei, und sie der Befugniss be-

rauben, in solchen Betrieben die Beförderung ihrer Unterbeamten für den halben Preis zu fordern; andrerseits sollten sie den Betriebsunternehmer dazu bestimmen, für die Post verwendbare Abonnements einzurichten, um durch solche einen höheren Fahrpreis als die Hälfte des tarifmässigen erzielen zu können.

Wo es zum Einheitspreise im Bahnbeförderungsgeschäfte kommt, wird übrigens der Fortbestand von Zeitkarten, die zur unbeschränkten Fahrtenzahl berechtigen, nicht mehr aufrecht zu erhalten sein, ohne entweder namhafte Einnahmeausfälle zu erleiden oder zu einer Benachtheiligung der Abonnenten zu führen. Hier empfiehlt sich vielmehr die Gewährung von Preisermässigungen in der Art, dass eine bestimmte Zahl Fahrberechtigung zu herabgesetztem Preise ausgegeben werden, entweder in Form von Fahrscheinbündeln oder von Karten, die eine bestimmte Nummerzahl enthalten; im ersteren Falle wäre bei jeder Benutzung ein Fahrschein zu entnehmen, im anderen eine Nummer durch Lochung oder Löschung zu entwerthen. Das nähere ist in meiner Strassenbahn-Kunde § 240 Band II S. 331 dargestellt. Solche Karten würden übrigens auch den Verpflichtungen genügen, welche in Berlin vertragsgemäss den Betriebsunternehmern von der Stadtgemeinde in deren Eigenschaft als Strassenunterhaltungspflichtige aufgebürdet sind. Sie würden ferner für die Post selbst dann verwendbar sein, wenn ihre Unübertragbarkeit ausgesprochen werden sollte, sofern einerseits die Frist, innerhalb deren die Benutzung erfolgt sein müsste, nicht zu kurz bemessen sein würde, andererseits die Zahl der Fahrtberechtigung nicht gar zu hoch gegriffen würde. Man darf also auf eine Aenderung in den bisherigen Formen der Abonnements gefasst sein.

14.

Der Gepäckbeförderungsvertrag. Eine kritische Studie zu § 37 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899.

Von **Dr. F. Gorden.**
Amtsrichter in Hamburg.

I. Der von der Anstellung und den Dienstpflichten der Gepäckträger sowie der Aufbewahrung des Reisegepäcks handelnde § 37 der a. Verk.-Ordnung ist in der neuen Eisenbahn-Verk.-Ordnung vom 26. Oktober 1899 in zwei Theile, §§ 37 und 38, zerlegt worden, die — abgesehen von anderen Abweichungen — den vollständig neuen Grundsatz enthalten, dass die Eisenbahn für das noch nicht zur Beförderung übernommene Reisegepäck zu haften hat. Die Uebernahme zur Beförderung des Reisegepäcks erfolgt durch Abfertigung bei der Abfertigungsstelle und durch Aushändigung eines Gepäckscheins an den Reisenden[1]). Von diesem Zeitpunkte an bestand für die Eisenbahnverwaltung die gleiche Verantwortung für das Reisegepäck, wie für jedes andere zur Beförderung angenommene Frachtgut. Für den Transport des Gepäcks von der Wohnung des Reisenden zur Abfertigungsstelle und umgekehrt, soweit er durch die von der Eisenbahnverwaltung zugelassenen Gepäckträger geschah, hatte die Eisenbahn in der alten Verk.-Ordnung jede Verantwortlichkeit abgelehnt. Obwohl die Gepäckträger bei den erwähnten Transporten selbstständige Frachtführer sind und nicht zu den „Leuten" der Eisenbahn im Sinne des § 9 der Verk.-Ordnung gehören, hatte die Eisenbahn an vielen Stationen Gepäckträgertarife veröffentlicht, in denen sie nicht bloss die Gebühren für die Beförderung von Gepäckstücken festsetzte, wozu sie durch Absatz 3 der Eingangsbestimmungen der Verk.-Ordnung berechtigt war, sondern auch die Haftung für Verlust des Gepäcks auf einen bestimmten Maximalbetrag beschränkte, zu welcher Festsetzung ihr jede Befugniss fehlte. Für die Gepäckträger des Hauptbahnhofes zu Altona, ebenso für die sämmtlichen an den Hamburger Bahnhöfen zugelassenen Gepäckträger, galt der Tarif vom 17. Mai 1895, der ausser dem Gebührensatz für die Beförderung der Gepäckstücke bis zur Abfertigungsstelle folgendes bestimmte:

> „Für das den Gepäckträgern übergebene Gepäck wird im Falle des Verlustes der gemeine Handelswerth, jedoch nur im Höchstbetrage von 50 Mark für jedes Gepäckstück vergütet. Diese Bestimmung bleibt maassgebend, sofern nicht zwischen Auftraggeber und Gepäckträger ein anderweitiges Abkommen getroffen worden ist. . . . ."

[1]) § 32 Verk.-Ordnung.

Die Frage der Anwendbarkeit dieser Vorschrift ist vor Kurzen in einem vor den Hamb. Gerichten geführten Prozesse zum Austrag gebracht worden[1]). Das vom Landgericht gefällte, vom hanseat. Oberlandesgericht bestätigte Urtheil ist deshalb einer eingehenderen Besprechung werth, weil es die Stellung der Gepäckträger bei dem Transporte von Gepäckstücken zu den Abfertigungsstellen richtig charakterisiert und die Bedeutung der im Tarife normierten Haftungsbeschränkung einer speziellen Erörterung unterzieht. Der der Entscheidung zu Grunde liegende Rechtsfall zeigt zugleich, welchem Risiko nach früherem Rechte derjenige Theil des reisenden Publikums ausgesetzt war, welcher sein Gepäck durch Gepäckträger nach den Bahnhöfen transportiren liess. Der Sachverhalt war folgender: Am Sonntag, den 24. Juli 1898, gab der Kläger dem auf dem Hamb. Klosterthorbahnhof als Gepäckträger angestellten Beklagten den Auftrag, einen Reisekoffer zu dem Cölner Nachtzuge aus der klägerischen Wohnung zur Abfertigungsstelle zu schaffen. Der Koffer wurde im Laufe des Nachmittags abgeholt, nach dem Bahnhofe gebracht und dort auf den Bahnsteig gestellt. Eine Beaufsichtigung des Koffers fand nicht statt. Als der Kläger Abends auf dem Bahnhofe erschien und seinen Koffer expedieren lassen wollte, stellte es sich heraus, dass derselbe verschwunden war. Der Kläger nahm den betr. Gepäckträger, dessen Adresse er durch Entgegenkommen der Eisenbahnverwaltung erfahren hatte, wegen Ersatzes des Koffers nebst Inhalt in Anspruch. Beklagter erklärte sich bereit, die im Tarif festgesetzte Maximalgebühr von 50 Mark zu zahlen. Einen weit höheren Betrag hatte der Beschädigte eingeklagt. Das Landgericht machte die Entscheidung des Rechtsstreites von einem dem Kläger auferlegten Eide abhängig, dahingehend, dass er zur Zeit der Ertheilung des Auftrages an den Beklagten nicht gewusst habe, dass sich in dem Tarife eine Bestimmung finde, nach welcher die Gepäckträger im Falle des Verlustes von Gepäckstücken nur bis zu einer bestimmten Höhe zu haften hätten. Es heisst in den Gründen dieses Urtheils:

Es wird zunächst bemerkt, dass für die Entscheidung des vorliegenden Rechtsstreites die Bestimmungen der Verk.-Ordnung von 1892 sowie die des alten HGB. zur Anwendung kommen. Was sodann die Rechtsverhältnisse zwischen den Parteien betrifft, so hat der Beklagte den Transport des Koffers von der Wohnung des Klägers nach dem Bahnhof Klosterthor selbstständig übernommen, die Eisenbahn befasst sich mit solchen Transporten nicht, lehnt vielmehr jede Verantwortlichkeit dafür ab. Die Gepäckträger sind insoweit jedenfalls nicht Angestellte der Bahnverwaltung, sie betreiben vielmehr selbstständig den Transport von Gütern gewerbsmässig, sind also Frachtführer, haben die Obliegenheiten solcher zu erfüllen und haften wie solche. Nach Art. 395 des alten HGB. würde an sich also der Beklagte für den Schaden haften, welcher durch Verlust des Koffers entstanden ist, sofern er nicht beweist, dass der Verlust durch höhere Gewalt, durch die natürliche Beschaffenheit des Guts, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche

---

[1]) Rechtsstreit i. S. Heydemann-Schulz Landgericht VIII C. 134/1900.

Leckage u. dergl. oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist. Alles dies liegt hier zweifellos nicht vor; der Koffer ist vielmehr abhanden gekommen, als er unbeaufsichtigt auf dem Bahnsteig stand; insbesondere von höherer Gewalt kann hiernach nicht die Rede sein.

Die Haftung des Beklagten für den Verlust des Koffers ist hiernach anzuerkennen. . . . . Beklagter wendet sich auch nicht so sehr dagegen, dass er für den Verlust des Koffers verantwortlich sei, als dass er vielmehr geltend macht, dass er nach seinem Tarif vom 17. Mai 1895 nur zum Höchstbetrage von 50 Mark hafte. . . . . Es handelt sich also darum, ob diese in dem Tarif enthaltene Bestimmung für das Vertragsverhältniss der Parteien maassgebend ist. Es ist bereits oben erwähnt, dass der Transport von Gepäckstücken von und nach den Abfertigungsstellen von der Eisenbahnverwaltung nicht übernommen wird. Die Eisenbahnverwaltung ist hiernach auch nicht befugt, mit bindender Kraft für Dritte vorzuschreiben, unter welchen Bedingungen dieser Transport erfolgen solle. Wenn in dem von ihr erlassenen Tarif für die Gepäckträger derartige Bestimmungen enthalten sind, so kann dies nur die Bedeutung haben, dass die von der Eisenbahn zugelassenen Gepäckträger, die als solche kenntlich sind, bereit sind, unter diesen Bedingungen den Transport von Gepäckstücken auszuführen. Die Entscheidung der Frage, ob die Bestimmungen des Tarifs für die Parteien im vorliegenden Fall maassgebend sind, ist somit lediglich aus den Rechtsregeln, die für den Vertrag gelten, zu entnehmen. Dann ist Kläger aber an die fragliche Bestimmung des Tarifs gebunden, wenn er dieselbe kannte; wollte er solchenfalls diese Bestimmung ausschliessen, so musste er das dem Beklagten erklären, denn er musste sich sagen, dass der andere Theil mit dieser Vertragsbestimmung contrahieren wollte. Kannte Kläger diese Bestimmung nicht, so ist der Vertrag zwischen den Parteien ohne diese besondere Bestimmung zu Stande gekommen.

Kläger bestreitet diese Kenntniss und hat den ihm von dem Beklagten hierüber zugeschobenen Eid angenommen. Die Leistung bezw. Verweigerung dieses Eides wird demnach entscheiden, ob Kläger die beschränkte Haftung des Beklagten gegen sich gelten lassen muss oder nicht. Denn ohne solche Kenntniss kann Kläger nicht an diese Bestimmung des Tarifs für gebunden erachtet werden, auch wenn die vom Beklagten in dieser Richtung behaupteten Thatsachen wahr sein sollten. — Im Einzelnen ist hierüber folgendes zu bemerken: Kläger hat zweifellos gewusst, dass ein Tarif für die Gepäckträger existiere, und er hat auch gewollt, dass der Anspruch des Beklagten auf Vergütung sich nach den Sätzen dieses Tarifs bestimmen solle. Damit ist aber nicht gesagt, dass er auch den übrigen Inhalt des Tarifs gekannt bezw. gebilligt habe, dass der ihm unbekannte Inhalt des Tarifs dem Vertrage seiner Gesammtheit nach zu Grunde gelegt werde. Es mag sein, dass Kläger Gelegenheit gehabt hat, sich von dem Inhalt des Tarifs zu vergewissern, sei es, dass der Tarif am Bahnhof ausgehängt gewesen sei oder nicht; an sich konnte er davon ausgehen, dass der Tarif eben nur die Vergütung, welche die Gepäckträger beanspruchen wollten und durften, ergebe, nicht aber weiter-

gehende Bestimmungen enthalte, die das die Eisenbahn nicht interessierende Verhältniss der Gepäckträger und Dritter, deren Sachen erstere auf eigene Rechnung zum Bahnhofe schaffen, regelten.

Diese Ausführungen sind bis auf die Erörterung der Bedeutung der Kenntniss des Klägers von den tarifarischen Satzungen zutreffend. Wenn das Landgericht ausführt: „Kläger habe gewusst, dass ein Tarif existiere, und er habe auch gewollt, dass der Anspruch des Beklagten auf Vergütung sich nach diesen Sätzen bestimmen solle; damit sei aber nicht gesagt, dass er auch den übrigen Inhalt des Tarifs gekannt bezw. gewollt habe, dass der ihm unbekannte Inhalt des Tarifs dem Vertrage seiner Gesammtheit nach zu Grunde gelegt werde," so ist der mit „bezw." eingeleitete Nachsatz unrichtig. Hat der Kläger gewusst, dass sich eine Haftungsbeschränkung in dem Tarif befand, so hat er diese Beschränkung genehmigt, mochte ihm auch die Art derselben unbekannt sein [1]). Das oberlandesgerichtliche Urtheil, welches die Entscheidung der Vorinstanz bestätigt hat, führt denn auch — allerdings unter Verkennung der Bedeutung der landgerichtlichen Begründung folgendes aus: „Hat der Kläger beim Vertragsabschluss jene Bestimmung gekannt, oder hat er auch nur gewusst, dass eine derartige Haftpflichtbestimmung in dem Tarife der Gepäckträger sich befand, so hat er sich .... durch Stillschweigen über diesen Punkt beim Vertragsabschluss mit demselben einverstanden erklärt". Trotz der unrichtigen Beurtheilung der Tariffrage hat das landgerichtliche Urtheil den dem Kläger aufzuerlegenden Eid sachentsprechend normiert.

Der eben besprochene Rechtsfall zeigt schlagend die Mängel des bisherigen Rechtszustandes: Zunächst ist bei derartigen formlos geschlossenen Verträgen die Ermittelung des Schadenstifters erheblich erschwert. Hätte in dem dargestellten Falle die Eisenbahnverwaltung nicht aus Entgegenkommen dem Kläger die Adresse des Gepäckträgers, mit dem er den Beförderungsvertrag abgeschlossen hatte, mitgetheilt, so hätte der Kläger, dem die Nummer und die Physiognomie des Betreffenden unbekannt war, sämmtliche Gepäckträger des Klosterthorbahnhofes verklagen und ihnen über den Abschluss des Transportvertrages den Eid zuschieben müssen. Erst durch Leistung dieses Eides hätte sich der verantwortliche Gepäckträger ermitteln lassen. Gegen die anderen Beklagten hätte die Klage zurückgenommen werden müssen. Es bedarf keiner Ausführung, dass bei einer derartigen Prozedur unnütz Zeit und Kosten aufgewendet werden. Auch der Zwang zur Eidesleistung des seine Schadensansprüche geltend machenden Klägers, mag sie auch in anderen Prozessen vorkommen, ist dann eine Unannehmlichkeit und zu reprobieren, wenn sie ein ständiges Resultat der Klage bildet. Dies ist der Fall. Liegt nämlich bei derartigen Streitigkeiten ein Verschulden des Beklagten nicht vor oder kann ein solches nicht behauptet werden, ist also lediglich die Thatsache des Verlustes des Gepäckstücks Klagegrund, so muss der Gepäckträger, um nicht zu unterliegen, unter Eideszwang behaupten, dass der Kläger die Haftungsbeschränkung des Tarifs gekannt habe.

---

[1]) Vergl. über die Bedeutung der dem Tarife ähnlichen Strassenbahnreglements Gorden Bd. XVI S. 78 dieser Ztschr.

In der Mehrzahl der Fälle wird aber der Reisende diese Beschränkung nicht gekannt haben. Regelmässig wird der Werth seines Gepäcks den geringen Satz der Maximalvergütung übersteigen. Er würde äusserst leichtfertig handeln, wenn er bei Kenntniss der Haftungsbeschränkung den Transport seines Gepäcks durch Gepäckträger der Eisenbahn ausführen liesse. Dass schliesslich die Vergütung für Verlust mit einem Höchstbetrage von 50 Mark eine unzureichende ist, ergiebt sich schon daraus, dass der Reisende in der Regel nur grössere Gepäckstücke durch Gepäckträger nach der Abfertigungsstelle schaffen lassen wird. Und dass diese bei den theuren Preisen für Anschaffung von Koffern oder anderen Behältnissen mit Inhalt meistens mehr werth sind, als 50 Mark, ist klar.

II. Dass diese aus der Anwendung des § 37 der a. V. sich ergebenden Mängel und Umständlichkeiten im Interesse des reisenden Publikums bei der Umgestaltung der Verk.-Ordnung eine Abänderung erleiden würden, hätte man mit Recht erwarten dürfen. Eine solche Aenderung ist aber nicht erfolgt, der Schutz des Reisenden ist vielmehr durch § 37 der neuen Verk.-Ordnung noch verringert worden. Betrachtet man allerdings oberflächlich diesen Paragraphen, so könnte man zu dem Resultate gelangen, dass die Eisenbahn für die nun nicht mehr „zugelassenen", sondern „bestellten" Gepäckträger unbedingt zu haften hat, so dass der Reisende nur den Abschluss eines Gepäckbeförderungsvertrages und den Verlust des Gepäcks darzuthun brauche, die Eisenbahn sich exculpieren müsse. Allein eine solche Annahme würde irrig sein. Der erste Satz des § 37 der neuen Verk.-Ordnung lautet:

> „Auf den Stationen sind, soweit ein Bedürfniss besteht, Gepäckträger zu bestellen, die unter Verantwortlichkeit der Eisenbahnverwaltung im Sinne von § 34 Abs. 1 und 4 dieser Ordnung auf Verlangen der Reisenden deren Reise- und Handgepäck im Stationsbereiche nach und von den Wagen, Abfertigungsstellen u. s. w. zu schaffen haben".

Daraus ergiebt sich, dass die Eisenbahn nicht unbedingt für die von ihr bestellten Gepäckträger zu haften hat. Sie ist nur insoweit für diese Personen verantwortlich, als dieselben das Gepäck der Reisenden im Stationsbereiche nach und von den Wagen, Abfertigungsstellen u. s. w. zu schaffen haben. Mag man nun unter dem Ausdruck „Stationsbereich" mit Holzbecher[1]) den Bereich verstehen, auf welchem die Eisenbahn die Bahnpolizei ausübt, oder mit Eger[2]) das Gebiet, welches die Station nebst allen zugehörigen, dem Personen- und Gepäckverkehr gewidmeten Anlagen umfasst, oder schliesslich denjenigen überhaupt nicht allgemein definierbaren örtlichen Bezirk, auf welchem thatsächlich der gesammte Eisenbahnverkehr sich abspielt, so unterliegt es doch keinem Zweifel, dass dieser „Stationsbereich" die lokale Grenze der Haftung der Eisenbahn für alle Verlustfälle des Reisegepäcks bilden soll[3]).

[1]) Die Bestimmung der Eisenb.-Verk.-Ordnung über Gepäckträger etc. (Zeitung des Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1900 Nr. 12).

[2]) Eger: Eisenb. Verk.-Ordnung 2. Aufl. Anm. 149b S. 169, 170 zu § 37. Hier auch eine Kritik der Holzbecher'schen Definition.

[3]) Eger a. O. S. 170.

Hieraus ergiebt sich für den Reisenden die Schwierigkeit, darüber ins Klare zu kommen, ob der Verlust seines Gepäcks im Stationsbereiche oder schon vorher eingetreten ist. Denn bis zum Eintritt in diesen Bezirk haftet der Gepäckträger allein und nur er kann von dem Reisenden auf Schadensersatz in Anspruch genommen werden. Ob der Gepäckträger auch dann haftet, wenn das Gepäck erst im Stationsbereich in Verlust gerathen ist, ist zweifelhaft. Eger, der den hier besprochenen Beförderungsvertrag überhaupt nicht der Norm des § 37 Verk.-Ordnung unterstellt wissen will[1]), ist der Meinung, dass die Eisenbahn allein die Haftung übernimmt, dergestalt, dass der Gepäckträger von dem Reisenden überhaupt nicht in Anspruch genommen werden kann. Der Reisende hat nur, so führt er aus, den Anspruch bezw. die Klage gegen die Eisenbahn, der Gepäckträger kann ihn mit dem Einwande der mangelnden Passivlegitimation an die Eisenbahn verweisen. Diese Ausführungen sind richtig. Sie stützen sich auf den analog zur Anwendung kommenden Absatz 1 des § 34 Verk.-Ordnung. Nach dieser Vorschrift haftet die Eisenbahn für das zur Beförderung aufgegebene Reisegepäck nach den für die Beförderung von Gütern geltenden Bestimmungen. Bei der Beförderung von Gütern haftet die Eisenbahn nach § 9 für ihre Leute und diejenigen Personen, deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient. Wenn also nach § 37 Verk.-Ordnung die Beförderung des nicht aufgegebenen Gepäcks innerhalb des Stationsbereiches der Beförderung des aufgegebenen gleichgestellt werden soll, so hat die Eisenbahn für die Transporte der Gepäckträger im Stationsbereiche die ausschliessliche Verantwortlichkeit übernommen. Diese Normierung ist nur ein Ausfluss des im § 9 Verk.-Ordnung aufgestellten Princips, dass die Eisenbahn für ihre Leute zu haften hat. Es wird also nach der gesetzlichen Regelung der Gepäckbeförderungsvertrag, soweit es sich um den Stationsbereich handelt, mit der Eisenbahn abgeschlossen, der Gepäckträger ist nur diejenige Person, welche den Transport bewirkt. Von dieser Construktion für den Fall eine Ausnahme zu machen, dass die Gepäckträger zunächst ausserhalb des Stationsbereiches das Gepäck von der Wohnung des Reisenden zum Bahnhofe schaffen, liegt kein Grund vor. Derjenige Reisende, welcher sein Gepäck mittels Droschke zum Bahnhofe bringt, es von hier durch einen Gepäckträger zur Abfertigungsstelle schaffen lässt und für diesen Transport die solvente Eisenbahn als haftpflichtige Contrahentin sich gegenüber stehen hat, kann nicht besser gestellt sein, als jener, der sein Gepäck durch einen amtlich bestellten Gepäckträger von seiner Wohnung nach der Abfertigungsstelle schaffen lässt und nach der Eger'schen Ansicht[2]) nur den Gepäckträger für den Verlust des Gutes in Anspruch nehmen könnte. Nach der richtigen Auslegung des § 37 Verk.-Ordnung kann die juristische Construktion des zu 1 praktisch veranschaulichten Beförderungsvertrages nur die sein, dass er in zwei Theile zerfällt: a) Beförderung des Gepäcks von der Wohnung des Reisenden bis zum Stationsbereiche, b) Transport von diesem

[1]) Eger a. O. S. 171 und Eisenbahnr. Entscheidungen Bd. XVII S. 283.

[2]) cf. vorstehende Anm. 1.

Orte bis zur Abfertigungsstelle. Für die erste Beförderung ist der Gepäckträger der Gegenkontrahent des Reisenden und ihm für den Verlust des zu transportierenden Gutes verantwortlich; für den zweiten Transport ist die auch allein haftbare Eisenbahn die Vertragsgegnerin. Dass diese Regelung des Gepäckbeförderungsvertrages den erheblichsten Bedenken unterliegt, ist klar. Ganz abgesehen von der Schwierigkeit einer genauen Begrenzung des Begriffs „Stationsbereich", durch den die Verschiedenheit der Haftpflichtigen herbeigeführt wird, ist der Ort, an welchem auf dem Transporte das Gepäckstück verloren geht, für den Reisenden in den meisten Fällen von vornherein nicht festzustellen. Die Wahl, den Gepäckträger oder die Eisenbahn zu verklagen, ist eine derart schwierige, dass man es in den meisten Fällen vorziehen wird, gegen beide vorzugehen. Stellt sich im Prozesse heraus, dass das Gepäckstück vor Eintritt in den Stationsbereich verloren gegangen ist, so muss die Klage gegen die Eisenbahn abgewiesen werden, ergiebt sich, dass es im Stationsbereiche abhanden gekommen ist, so wird der Kläger mit seinem Anspruche gegen den Gepäckträger zurückgewiesen. Es wird also nach dem jetzigen Rechte dem Beschädigten die Rechtsverfolgung noch mehr als früher zu einem zeitraubenden, kostspieligen Onus!

Ist es nun ferner schon eine Anomalie, dass, wie ausgeführt, der einheitliche Transportvertrag durch die gesetzliche Regelung der Ersatzpflicht und die hieraus zu folgernde juristische Construktion in zwei Theile zerfällt, so ergiebt die weitere Vorschrift des § 37 Verk.-Ordnung, dass auch die Tariffrage von zwei Seiten betrachtet werden muss, und dass diese Betrachtung zu einem wunderlichen Resultate führt: Die Gepäckträger müssen mit einer gedruckten Dienstanweisung nebst Gebührentarif versehen sein. Sie haben auf Verlangen den Tarif vorzuzeigen. . . . Der Tarif ist auch an einem geeigneten Orte der Abfertigungsstelle und der Ausgabestelle auszuhängen. — Die Ermächtigung der Eisenbahn zur Festsetzung eines die Haftpflicht beschränkenden Tarifs ergiebt sich aus dem analog zur Anwendung gelangenden Absatz 4 des § 34. Aus ihm folgt aber nur, dass die Eisenbahn insoweit die Ersatzpflicht beschränken kann, als *ihre* Haftbarkeit in Frage kommt, d. h. soweit eine Beschädigung oder ein Verlust des Gepäcks *im Stationsbereiche* erfolgt. Ein derartiger Tarif ist mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden unter Zustimmung des Reichseisenbahnamtes zu erlassen. Für eine tarifarische Festsetzung der Gebühren für die Beförderung von Reisegepäck durch die Gepäckträger *bis* zum Stationsbereiche und einer Beschränkung der Ersatzpflicht für Verlust oder Beschädigung auf *diesem* Transporte, fehlt es ihr, wie auch im früheren Rechte, an einer Competenz. Die Eisenbahn wird es aber schwerlich unterlassen, für beide Fälle einheitliche Tarife festzusetzen. Die Beschränkung der Ersatzpflicht hat dann eine verschiedene rechtliche Bedeutung: Soweit sie die Eisenbahn betrifft, hat sie legis vigorem, soweit sie die Gepäckträger berührt, ist sie, wie der ganze Gebührentarif, eine von der anstellenden Behörde erlassene Dienstvorschrift, welche anordnet, dass der Beförderungsvertrag nur unter den tarifarischen Bedingungen abgeschlossen werden soll. Hieraus folgt aber wiederum, dass

bezüglich der Ersatzpflicht der Eisenbahn der geschädigte Reisende die Haftungsbeschränkung ohne weiteres gegen sich gelten lassen muss, während bei einer Inanspruchnahme des Gepäckträgers dieser dem als Kläger auftretenden Beschädigten die Kenntniss der Beförderungsbedingungen nachzuweisen hat. Dass diese ganze Regelung der Haftpflicht der Eisenbahn und der Gepäckträger für das Reisegepäck einer Abänderung bedarf, kann nach den vorstehenden Ausführungen keinem Zweifel unterliegen. Die Rechtslage des Reisenden, der sein Gepäck durch Gepäckträger befördern lässt, die schon nach dem alten Rechte eine ungünstige war, hat sich verschlechtert. Die juristische Gestaltung des Beförderungsvertrages ist durch die Verschiedenheit der der Eisenbahn bezw. den Gepäckträgern obliegenden Ersatzpflicht eine verschwommene geworden und dies um so mehr, als der das Criterium der Differenzierung bildende Begriff des Stationsbereiches einer gesicherten Grundlage entbehrt. Eine einfache Lösung aller aus der Neugestaltung sich ergebenden Schwierigkeiten wird dadurch herbeigeführt, dass man die Worte des § 37: „im Stationsbereiche" streicht. Dadurch wird, der Billigkeit entsprechend, der Eisenbahnverwaltung die Verantwortlichkeit für alle Transporte der doch von ihr ausgewählten und beaufsichtigten Gepäckträger auferlegt. Wird ferner in den Tarifen der Maximalbetrag der Entschädigung für den Verlust des Reisegepäcks ohne Rücksicht auf fiskalische Gesichtspunkte in angemessener Weise festgesetzt, so dürfte das neue Recht sachentsprechend modifiziert sein, und das Institut der Gepäckträger hätte eine ihm förderliche, den gesteigerten Anforderungen des Verkehrslebens Rechnung tragende Ausgestaltung erfahren.

Literatur.

I. Besondere eisenbahnrechtliche Schriften.

Calmar, L. Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, sammt Zusatzübereinkommen. Kommentare und Rechtsprechung. 1. Lieferung. Wien 1901. Verlag des Allgemeinen Tarif-Anzeigers. M. Münz.

Der als Eisenbahnfachmann praktisch und theoretisch gleich gut qualifizirte Verfasser hat sich der verdienstvollen Aufgabe unterzogen, an der Hand der vorhandenen Kommentare und der Rechtsprechung alle wichtigen, das Internationale Uebereinkommen betreffenden Streitfragen eingehend zu erörtern und überall seine eigene, häufig abweichende Meinung selbstständig zu motiviren. Hierbei hat er seine grossen praktischen Erfahrungen aufs Beste verwerthet. Wir kommen auf das Werk, welches vorerst bis zum Art. 11 gediehen ist, noch des Näheren zurück. Schon der vorliegende Abschnitt der Arbeit giebt uns vollen Anlass, dieselbe als höchst empfehlenswerth zu bezeichnen. Dr. Eger, Berlin.

Vollenweider. Die Zwangsliquidation der Eisenbahnen. Zürich 1901. Schulthess & Co.

II. Mit dem Eisenbahnrecht im Zusammenhange stehende Schriften.

Riesenfeld, Dr. C. E. Die Anstellung von Handels- und Schiffahrts-Sachverständigen durch die amtlichen kaufmännischen Interessenvertretungen in Preussen. Berlin 1901. R. Gaertners Verlagsbuchhandlung Hermann Heyfelder.

In dieser gewerbe- und verwaltungsrechtlichen Studie untersucht der Verfasser ein für den täglichen Rechtsverkehr recht wichtiges Gebiet. Die durch die neuere Gesetzgebung scharf aufgerichtete Grenze zwischen den gerichtlich im Allgemeinen beeidigten und den öffentlich bestellten Sachverständigen wird in der Praxis von den Gerichten wie im kaufmännischen Verkehr noch häufig verkannt; da im täglichen geschäftlichen Leben die Thätigkeit der öffentlich bestellten Sachverständigen in den mannigfachsten Rechtsbeziehungen von besonderer Bedeutung ist, so hat, wie von Riesenfeld mit Recht hervorgehoben wird, nach dem Inkrafttreten des § 86 pr. A.G. z. G.V.G. und der dazu erlassenen Ausführungsvorschriften die durch den § 42 des Handelskammergesetzes den Handelskammern erteilte Befugnis zur Anstellung von Sachverständigen eine besondere Bedeutung erlangt. Die Arbeit erörtert diese Anstellungsbefugnis wie auch die rechtliche Stellung, die Rechte und Pflichten der angestellten Sachverständigen mit grosser Gründlichkeit und bemerkenswertem juristischem Scharfsinn; sie wird der Praxis, die sich über die hier auftauchenden mannigfachen rechtlichen Fragen noch vielfach im Unklaren befindet, wertvolle Dienste zu leisten berufen sein. Dr. Karl Ellstaetter, Berlin.

Oertmann, Dr. P., Professor. Die Vorteilsausgleichung beim Schadensersatzanspruch im römischen und deutschen Bürgerlichen Recht. Berlin 1901. J. Guttentag.

Der Verfasser hat seine Aufgabe in einer umfassenden systematischen Darstellung des Gegenstandes sowohl vom Standpunkte der Wissenschaft wie der Praxis vorzüglich gelöst. Die klaren und gründlichen Erörterungen unter Berücksichtigung der gesammten Literatur und Rechtsprechung und unter voller Beherrschung des bedeutenden Stoffes sind für den Theoretiker wie Praktiker gleich werthvoll. Mit der im ersten Theile enthaltenen Darstellung der Vortheilsausgleichung beim Schadenersatzanspruch hat der Verfasser im zweiten Theile noch die höchst verdienstvolle Untersuchung der Abtretungspflicht der Ansprüche aus § 255 B.G.B. verbunden.

Für das Eisenbahnrecht sind vornehmlich die in Kapitel II enthaltenen Ausführungen des § 13 über die Anrechnung der Unterhaltsansprüche (§§ 3 und 7 des Haftpflichtgesetzes), §§ 14—16 über die Vorteilsausgleichung wegen der Versicherungsansprüche — Kassengelder und Pensionen (§ 4 Haftpflichtgesetz) sowie Unfall-, Kranken-, Alters- und Invaliditäts-Versicherung (§ 98 Unf.-Vers.-Ges. § 57 Krank.-Vers.-Ges. § 54 Alt.- und Invalid.-Vers.) — § 17 die Vorteilsausgleichung bei der Enteignung (Ges. v. 11. Juni 1874) und § 18 bei den Ersatzansprüchen der Strassenanlieger von der grössten Wichtigkeit. Es würde zu weit führen, auf die zahlreichen Streitfragen hier einzugehen. Besonders hervorzuheben ist, dass der Verfasser bei der Theilenteignung die richtige Annahme der Zulässigkeit der Anrechnung theilt. Doch kann seiner Auffassung, dass die Anrechnung lediglich auf die konkreten, dem Restgrundstück aus besonderen Gründen zufallenden Vortheile zu beschränken sei, nicht beigepflichtet werden. Er übersieht, dass in der Anrechnung auch der allgemeinen Vortheile keineswegs eine Ungerechtigkeit gegen den Expropriaten im Vergleich mit den Nichtexpropriaten liegt. Denn die Stellung der letzteren ist rechtlich eine durchaus andere, als die des Expropriaten, der in einem Obligationsnexus zum Unternehmer steht. (Reichsgericht 1. 7. 1884. Eisenbahnrechtl.-Entsch. IV. S. 1. und 8. 5. 1886. Gruchot Bd. 30. S. 1036. Eger, Enteign.-Ges. I S. 210ff.)

Dr. Eger, Berlin.

Koerner, H. Das neue Deutsche Handelsrecht unter Ausschluss des Seerechts, gemeinverständlich für den gesamten Handelsstand und zum Gebrauch junger Juristen dargestellt. (Hannover, Helwing'sche Verlagsbuchhandlung 1901.)

Eine Darstellung, welche durchaus das leistet, was ihr Titel besagt und was man von einer gemeinverständlichen Darstellung in gedrängtem Umfange erwarten darf. Der Verfasser behandelt in anschaulicher Weise den Inhalt des Handelsgesetzbuchs, er erläutert seine Sätze durch praktische Beispiele, die zumeist glücklich gewählt sind und geht auch an verschiedenen Stellen auf besonders wichtige Streitfragen ein. Das kleine Buch eignet sich sehr gut für Beamte und Kaufleute, welche sich über den Inhalt des Handelsgesetzbuchs orientiren wollen, besonders sei dasselbe zum Privatgebrauch den Herren der Handelsakademien und Handelsfachschulen empfohlen. Auch das Eisenbahnfrachtrecht ist in grossen Umrissen gut dargestellt und dürfte den Zweck nicht verfehlen, den der Verfasser im Auge gehabt hat. Das Buch ist von dem Verlage sehr hübsch ausgestattet und im handlichen Taschenformat erschienen.

Dr. Fuld, Mainz.

Fuchs, E. S., Rechtsanwalt am Ob.-Land.-Ger. Karlsruhe. Das Badische Enteignungsgesetz vom 26. Juni 1899 erläutert. Tübingen und Leipzig 1901. I. C. B. Mohr (Paul Siebeck).

An die Stelle der alten Badischen Enteignungsgesetzgebung, insbesondere des Gesetzes vom 28. August 1835, welches den fortgeschrittenen Verhältnissen nicht mehr genügte, ist das neue Enteignungsgesetz vom 26. Juni 1899 getreten. Für dasselbe ist das preussische Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874 und das württembergische

vom 30. Dezember 1888 insbesondere hinsichtlich der Entschädigungsnormen vorbildlich gewesen. Der Verfasser hat das neue badische Enteignungsgesetz unter sorgfältiger Berücksichtigung der Materialien, Literatur und Rechtsprechung mit Fleiss und Geschick in klarer und knapper Fassung erläutert. Wenn auch seinen Ausführungen nicht in allen Punkten beigepflichtet werden kann. z. B. bezüglich der Kompensation (Seite 22 und 37), der Stellung des Miethers und Pächters im preuss. Gesetze (Seite 45), so muss doch der kleine Kommentar als eine wohlgelungene und sehr empfehlenswerthe, brauchbare Arbeit bezeichnet werden. Dr. Eger, Berlin.

Stranz, Josef, u. **Gerhard, Stephan,** Rechtsanwalte. Das preussische Ausführungsgesetz zum bürgerlichen Gesetzbuch. Berlin 1900. Otto Liebmann.

Das Reich hat mit der selbstständigen Regelung des bürgerlichen Rechts in das Privatrecht der Bundesstaaten breite Lücken gerissen, auf der andern Seite in seinem eigenen Aufbau wieder Lücken gelassen, deren Ausfüllung den Einzelstaaten obliegt. Preussen hat sich dieser Pflicht in dem Ausführungsgesetz vom 20. September 1899 unterzogen. Als Ergänzungsgesetz ist seine Kenntnis zwar unerlässlich; das Gesetz entbehrt aber naturgemäss der Einheitlichkeit und schafft dadurch dem Verständnisse erhebliche Schwierigkeiten. Eine Erläuterung des Gesetzes ist deshalb in zwiefacher Hinsicht erwünscht und, wenn sie wie im vorliegenden Werke ausgefallen ist, mit grossem Danke zu begrüssen. Die Arbeit von Stranz und Gerhard ist äusserlich allerdings nicht die umfangreichste der bisher erschienenen Kommentierungen. innerlich jedoch nach meiner Ansicht die eingehendste, an selbständigen Gedanken reichste, durch übersichtliche Anordnung ausgezeichnet und für den praktischen Gebrauch deshalb am meisten zu empfehlende Ausgabe des Gesetzes. Hat auch das Eisenbahnrecht im engeren Sinne durch das Ausführungsgesetz keine Aenderung erfahren, so finden sich doch in dem Gesetze eine Reihe von Vorschriften, die auch die Bahnverwaltungen angehen. Ich hebe die Erläuterung der Uebertragung des Eigentums an buchungsfreien Grundstücken (S. 191), der Beurkundung von Grundstücksveräusserungen (S. 104), des Grundstückserwerbs von juristischen Personen (S. 81), ferner die Erörterungen über die Verjährung gewisser Ansprüche (S. 89), die Zahlungen aus öffentlichen Kassen (S. 103) und die erschöpfenden Ausführungen über die schwierigen Fragen aus dem ehelichen Güterrecht (S. 264—356) hervor. Sehr dankenswert sind von den Beigaben: ein Abdruck der erhalten gebliebenen privatrechtlichen Bestimmungen des allgemeinen Landrechts und der Hinterlegungsordnung. Die sorgfältige Einleitung, das chronologische Verzeichnis der wichtigsten Ergänzungsgesetze und sehr fleissige Quellen- und Sachregister erhöhen die Benutzbarkeit des Buches.

Dr. Max Fleischmann, Halle a. S.

Bernewitz, A. v. Die Reichsgewerbeordnung. Leipzig 1901. Rossberg & Berger.

Bettelheim, Dr. E. Das Recht des Erfinders in Oesterreich nach dem Gesetz vom 11. Januar 1897. Wien 1901. Manz.

Burchardt, F., Amtsrichter. Die Rechtsverhältnisse der gewerblichen Arbeiter. Berlin 1901. F. Vahlen.

Delius, Dr., Landrichter. Die Haftpflicht der Beamten. Berlin 1901. J. J. Heine.

Friedberg, E. Die Handelsgesetzgebung des Deutschen Reichs. 6. Aufl. Leipzig 1901. Veit & Co.

Hoffmann, F. Die Gewerbeordnung mit den gesetzlichen Ausführungsbestimmungen für das Deutsche Reich und für Preussen. Leipzig 1901. Hirschfeld.

Hue de Grais, Graf, Reg.-Präs. Handbuch der Verfassung und Verwaltung in Preussen und im Deutschen Reich. 14. Aufl. Berlin 1901. Jul. Springer.

Korn, Dr. A., Rechtsanwalt. Das neue Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich. Berlin 1901. W. Herlet.

Loeck, P. Preussisches Stempelsteuergesetz vom 31. Juli 1895. 5. Aufl. Berlin 1901. J. Guttentag.

Mosel, C. v. d. Handwörterbuch des königl. sächsischen Verwaltungsrechts. 9. Aufl. Leipzig 1901. Rossberg & Berger.

Muser, E. Gewerbe-Unfallversicherungsgesetz vom 30. Juni 1900 mit den Vollziehungs- und Ausführungs-Bestimmungen für Baden. Karlsruhe 1901. Braun.

Peitz, R. Allgemeines Baugesetz für das Königreich Sachsen vom 1. Juli 1900. Flöha 1901. A. Peitz & Sohn.

Usinger. Gewerbeordnung für das Deutsche Reich mit den für dasselbe und das Grossherzogthum Hessen erlassenen Vollziehungs-Verordnungen etc. Mainz 1901. Diemer.

Woedtke, E. v. Krankenversicherungsgesetz in der Fassung der Novelle vom 10. April 1892. 8. Aufl. Berlin 1901. J. Guttentag.

— Gewerbe-Unfallversicherungsgesetz vom 30. Juni 1900. 7. Aufl. Berlin 1901. J. Guttentag.

Zimmermann, F. v. Die Teilschuldverschreibungen und das Reichsgesetz betr. die gemeinsamen Rechte der Besitzer von Schuldverschreibungen vom 4. Dezember 1899. Berin 1901. Carl Heymann's Verlag.

III. Abhandlungen aus Zeitschriften.

Calmar, L. Das Internationale Uebereinkommen des Eisenbahn-Frachtverkehrs (Allg. Tar.-Anz. XX. Nr. 4. 6. 7. 8. 9).

Eger, Dr. G., Reg.-Rath. Die Verpflichtungen der Kleinbahnen gegenüber der Postverwaltung. Fortsetzung (Mittheil. d. Ver. deutsch. Strassenb. u. Kleinb. Verw. 1901. Nr. 4. S. 145. Nr. 5. S. 173).

— Die Tarifgrundsätze der neuen Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1900 (Annalen d. Deutsch. Reichs. 1901. Nr. 4. S. 241).

— Die Haftpflicht der Eisenbahn für Versäumung der Lieferfrist (Sächs. Arch. f. bürg. Recht u. Prozess. XI. 3/4. S. 206).

Fuld, Dr. L. Die Aufrechnung gegen Lohnforderungen. (Seuffert's Bl. f. Rechtsanwend. 1901. Nr. 5/6).

Hilse, Prof. Dr. K. Der polizeiliche Sicherheitsschutz beim Kleinbahnbetriebe (Deutsch. Strass.- u. Kleinb.-Zeitg. XIV. Nr. 9—11).

— Zur Umsatzsteuerpflicht von Grundstücken, die als Bestandtheile einer Bahneinheit den Eigenthümer wechseln (Monatsschr. f. Hand.-R. u. Bankw. X. 1901. Nr. 4. S. 84).

Hoegel. Der Strafrechtsschutz von Strassenbahnbediensteten (Allg. Oesterr. Ger.-Zeitg. 52. Jahrg. Nr. 12).

v. Liszt. Das Tramwaypersonal u. § 312 Straf-Gesetz-Buch (Allg. Oesterr. Ger.-Zeitg. 52. Jahrg. Nr. 9).

Muschweck, G. Anweisungen und Verfügungen (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. IX. Nr. 12. 13. 14. 15).

— Ablieferungshindernisse (IX. Nr. 21—25).

Neumann, Dr. G. Das Recht der Bahnen, ihre Ansprüche gegen die Partei aussergerichtlich geltend zu machen (Allg. Tar.-Anz. XX. Nr. 3. 4. 11).

Rehmer, Dr. G. Ueber den Einfluss des § 394 BGB. auf die Lohnforderung des gewerblichen Arbeiters (Pr. Verw. Bl. XXII. Nr. 22).

v. Rohr, Reg.-Rath. Die elektrischen Strassenbahnen und das Telegraphenwege-Gesetz in Preussen (Zeitschr. f. Kleinb. VIII. 1901. Heft 4. S. 285).

Schlecht. Die Bestrafung der Entziehung elektrischer Arbeit (Seuffert's Blätter f. Rechtsanwendung. 66. Jahrg. Nr. 1/2).

Ullmann, Rechtsanwalt. Die Bedeutung des § 616 des Bürgerl. Gesetzbuchs für die Strassenbahnbetriebe (Mittheil. d. Ver. deutsch. Strassenb.- u. Kleinb.-Verw. 1901. Nr. 4. S. 131).

Widmer. Die steuerrechtliche Behandlung der Abschreibungen bei heimfälligen Bahnen in Oesterreich (Oesterr. Centr.-Bl. f. d. jur. Prax. XIX. März 1901).

Zander, Rechtsanwalt. Handelsgebräuche im Transportgewerbe (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. IX. Nr. 12).

Zu § 88 der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb. Transp. IX. Nr. 3. S. 71). — Die Frachtzuschläge im internat. Güterverkehr (Nr. 4. S. 107). — Die Haftung der Eisenbahn für die Eisenbahn-Gepäckträger (Nr. 5. S. 139).

Die Rechte und die Verpflichtungen des Frachtführers, betreffend die Nachnahme nach dem Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuche (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. IX. Nr. 23).

Ein Streifzug durch das Beamtenrecht (d. Eisenb. Zeitg. 1901. Nr. 6 u. 7).

Haftung für Unfälle bei Benutzung öffentlicher Strassen durch die Kleinbahnen (Illustr. Zeitschr. f. Klein- u. Strassenb. 1901. Nr. 3).

Die gemeinsamen Vorschriften des Vereins deutsch. Eisenb. Verwaltungen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Gütern (Oester. Eisenb. Zeitg. 1901. Nr. 2).

Haftung der Strassenbahn-Unternehmer für ihre Angestellten (Mittheil. d. Ver. deutsch. Strassenb. u. Kleinb. Verw. 1901. Nr. 4. S. 143).

Genehmigungsbehörden und kommunale Strassenbahnbetriebe (Mittheil. d. Ver. deutsch. Strassenb. u. Kleinb. Verw. 1901. Nr. 6. S. 197).

The law relating to running power of Railway companies (Railway Engineer. London 1901. Heft 2).

Railway bills for 1901 (Railway News. London 1901. Nr. 1930). Reform of the joint stock companies' act. (Nr. 1931).

Die Stellung der Strassenbahnen zur Post- und Telegraphenverwaltung in Frankreich (Circulaires du Comité Central de l'Union des Tramways de France 1901. Nr. 127).

IV. Gesetzgebung.

Dänemark. Bekanntmachung des Kgl. dänischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vom 30. März 1901, betr. die Verlängerung der Gültigkeit des Gesetzes Nr. 62 vom 24. April 1896, über die Tarife etc. der dänischen Staatsbahnen.

Frankreich. Verordnung des Min. d. öff. Arb. v. 21. 12. 1900, betr. Berichtigung der Art. 32 u. 33 der Verordn. über die Erhebung von Nebengebühren v. 27. 10. 1900 (Journ. offic. v. 31. 12. 1900).

— Erl. des Min. d. öff. Arb. v. 28. 12. 1900, betr. die provisorische Ergänzung der Vorschriften über die Anwendung der allgem. Tarife auf den französ. Eisenbahnen (Journ. offic. v. 31. 12. 1900) — vom 16. 3. u. 26. 3. 1901, betr. Ergänzungen und Aenderungen des Reglements f. d. Beförderung von gefährlichen und ekelerregenden Gegenständen (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb. Transp. IX. Nr. 4. Anlage S. 51. Nr. 5. Anlage S. 71 ff.).

— Dekret des Präsidenten der Republik v. 1. März 1901, betr. Abänderung der Verordnung über die Polizei, die Sicherheit und den Betrieb der französ. Eisenbahnen v. 15. 11. 1846. Absch. I—IV, VI—VIII (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb. Transp. IX. Nr. 4. Anlage S. 52 ff. Nr. 5. Anlage S. 61 ff.)

Italien. Ausführungsbestimmungen vom 17. Juni 1900 zum Gesetz v. 27. Dezember 1896, betr. Strassenbahnen mit mechanischer Zugkraft und Kleinbahnen (Mon. delle strate ferrate. 1900. Nr. 37—40).

Oesterreich. Erlass des Eisenb. Minist. v. 17. Januar 1901, betr. die Kompetenz zur Genehmigung von Schleppbahnanlagen (Eisenb. V. Bl. XIV. 1901. Nr. 14). — 3. Dezember 1900, betr. Konzessionsbedingnisse für die mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahnlinien in Wien (XIII. 1900. Nr. 146). — 27. Oktober 1900, betr. Grundzüge über die Abfertigung und Verrechnung von mit Frankirungsmarken zur Beförderung gelangenden Eilgutkolli im Lokalverkehre der österr. Staatsbahnen (Amts-Bl. des Eisenb. Min. v. 22. 12. 1900).

Oesterreich-Ungarn. Geschäftsordnung für den Staatseisenbahnrath vom 17. April 1897 unter Berücksichtigung der während der Funktionsperiode des Staatseisenbahnraths von 1897—1899 getroffenen Abänderungen derselben (Eisenb. Ver.-Bl. XIV (1901). Nr. 7. S. 249).

Preussen. Erl. des Preuss. Min. d. öff. Arb. v. 8. Januar 1901, betr. Schiedsgerichte für die Arbeiterversicherung (Eisenb. Ver.-Bl. S. 7). — 13. Januar 1901, betr. Ausführungsvorschriften zu den Unfallversicherungsgesetzen (S. 13). — 14. Januar 1901, betr. Unfallverhütungsvorschriften (S. 17). — 17. Januar 1901, betr. Veräusserung von Grundstücken (S. 33). — 4. Februar 1901, betr. allgemeine Anschlussbedingungen (S. 67). — 19. Februar 1901, betr. Sicherstellung für die von den Kleinbahnunternehmern auszuführenden Wegebauleistungen (Zeitschr. f. Kleinb. S. 307). — 14. März 1901, betr. Begünstigungen bei Transporten auf Kleinbahnen (S. 309). — 4. April 1901, betr. die Zuständigkeit der Behörden für die sich aus der Berührung von Kleinbahnen mit Eisenbahnen oder mit anderen Kleinbahnen ergebenden Beziehungen (S. 344).

Russland. Verordnung v. 12./24. September, betr. die Lieferfristen für die zur Beförderung auf der Eisenbahn aufgegebenen Güter (Verord.-Bl. der Min. der Verk.-Anst. v. 2./14. Dezember 1900) — v. 16. Februar 1901, betr. Vorschriften über die Beförderung von Gütern in geschüttetem Zustande auf d. russ. Eisenbahnen (Sammlg. der Ges. u. Verordn. 1901. Nr. 19).

Schweiz. Besondere Vorschriften (Anhang III z. Transp.-Regl.), welche in Ergänzung der Bestimmungen des § 58 der Anlage V zum Transport-Reglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiff-Unternehmungen vom 1. Januar 1894 für elektrisch betriebene Eisenbahnen giltig sind (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb. Transp. Jahrg. IX [1901]. Nr. 1. Anlage S. 1).

Alphabetisches Sachregister.

(Die Zahlen bedeuten die Seiten.)

C.

D.

E.

F.

G.

H.

I.

K.

L.

W.

Z.

Quellenregister.

A. Internationales Recht.

B. Reichsgesetze, Verordnungen, Reglements etc.

Strafprozessordnung.

Eisenbahn-Betriebs-Reglement vom 29. April 1878.

Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884.

Bahnpolizei-Reglement vom 30. November 1885.

Gesetz, betreffend die Unfall- und Krankenversicherung der in land- und forstwirthschaftlichen Betrieben beschäftigten Personen vom 5. Mai 1886.

Beamtenfürsorgegesetz vom 18. Juni 1887.

Reichsgesetz, betreffend die Unfallversicherung der bei Bauten beschäftigten Personen vom 11. Juli 1887.

Krankenversicherungsgesetz vom 10. April 1892.

Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892.

Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892.

Neues Deutsches Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897.

Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899.

Bürgerliches Gesetzbuch.

C. Landesgesetze, Verordnungen, Reglements etc.

Preussen.

Allgemeines Landrecht.

Stempelsteuergesetz vom 7. März 1822.

Gesetz vom 31. März 1838.

Eisenbahngesetz vom 3. November 1838.

Gesetz vom 8. April 1847.

Gesetz über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850.

Gerichtskostengesetz vom 10. Mai 1851.

Gesetz, betreffend die Dienstvergehen der nichtrichterlichen Beamten vom 21. Juli 1852.

D. Ausländische Gesetze, Verordnungen, Reglements etc.

Oesterreich-Ungarn.

Schweiz.

Belgien.

Frankreich.

Italien.

Buchdruckerei Maretzke & Märtin, Trebnitz in Schles.

Buchdruckerei Maretzke u. Märtin, Trebnitz in Schlesien.